Н. ГОРНОСТАЕВ
МЫ ВОЕВАЛИ НА ЛИ-2

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга ветерана Великой Отечественной войны, старейшего специалиста Аэрофлота Николая Михеевича Горностаева посвящена авиатехникам, механикам, вооруженцам. Их напряженная и очень ответственная работа часто оставалась незаметной, считалась второстепенной. Её важность становилась очевидной только при авариях и боевых неудачах. Автор раскрывает героизм «чернорабочих» войны.

Эта книга с сайта «Военная литература», также известного как Милитера.

- Николай Михеевич Горностаев
  - Предисловие
  - Глава первая
  - Глава вторая
  - Глава третья
  - Глава четвертая
  - Глава пятая
  - Глава шестая
  - Глава седьмая
  - Глава восьмая
  - Глава девятая
  - Глава десятая
  - Глава одиннадцатая
- notes
  - 1
  - 2
  - 3

Николай Михеевич Горностаев
Мы воевали на Ли-2

Предисловие

Эта книга — о людях, перед которыми все летчики всех времен в долгу. Независимо от заслуг, наград, званий и занимаемых должностей. И я благодарю судьбу за то, что могу в этом предисловии, хоть в малой мере, свой долг вернуть. Итак, уважаемый читатель, перед вами книга о Великой Отечественной войне и о, на мой взгляд, незаслуженно обойденной почетом и славой профессии, без которой немыслима авиация.

Моя летная жизнь сложилась счастливо. В годы гражданской войны дрался с басмачами. Открывал первые авиатрассы в Казахстане, на Дальнем Востоке, Крайнем Севере. Был командиром экипажа, принимавшего участие в высадке папанинцев на вершину планеты и создании дрейфующей станции «Северный полюс-1». Воевал с фашистами. Работал летчиком-испытателем. Был в числе тех, кто первыми начал летать в Антарктиде Уже один этот перечень говорит о том, что приходилось попадать в такие переделки, из которых не чаял порой выбраться живым. Но не обо мне сейчас речь, а о тех, кто всегда был рядом со мной, делил холод и голод, радость и горе, опасность трудных перелетов, тех, кто в особо тяжелые минуты поддерживал меня своим мужеством и стойкостью. О тех, кто помогал найти выход из безвыходных, казалось бы, ситуаций, кто вместе со мной замерзал во льдах, горел, тонул… Я говорю об авиатехниках, бортмеханиках, бортинженерах, всех тех, кто верой и правдой служит инженерно-авиационной службе. Это их талантом, мастерством, поистине не знающим границ, ставилась на крыло наша авиация.

Нелегкая доля выпадает тому, кто выбирает себе профессию авиатехника. Надо отлично знать сложнейшие машины — ведь авиация всегда была и будет на переднем крае научно-технического прогресса. Обладать высокой дисциплиной, четкостью, аккуратностью, точностью в работе — небо ошибок не прощает никому. А еще нужно, чтобы авиатехнику абсолютно доверяли члены экипажа, потому что на машине, которую он готовит, летать им, а значит, их жизни зависят от того, как подготовлен самолет на земле… Впрочем, перечислить все качества, которыми обладает хороший авиатехник, бортмеханик, непростая задача.

Тем отраднее то, что решить ее взялся в книге «Мы воевали на Ли-2» человек, отдавший инженерно-авиационной службе всю жизнь. Я помню совсем молодого парня, не по годам серьезного в работе, с которым пришлось встретиться в Государственном

научно-исследовательском институте ГВФ. Это был Николай Горностаев. Недолго длилось наше знакомство — я улетел в Арктику, он остался в Москве. И вот новая встреча, спустя многие годы, теперь уже на страницах книги.

В ней Н. М. Горностаев рассказывает о боевом пути 102-го полка Авиации дальнего действия, сформированного в основном из гражданских летчиков, авиаспециалистов, которые вынуждены были воевать на мирных машинах Ли-2. Немало встретил я на страницах книги знакомых имен, прочитал о событиях, которые держали в напряжении весь мир. И будто вернулся в юность, к тем годам, когда мы вели битву с ненавистным фашизмом. Но в то же время взглянул на них глазами тех, кто готовил наши самолеты к боевым вылетам, кто делил с экипажами опасности и тревоги очень непростых полетов за линию фронта на бомбежку, выброску десанта, к партизанам. Не буду пересказывать книгу, подчеркну лишь, что для многих она откроет почти совершенно незнакомую сторону войны, познакомит с людьми, которые ковали Победу не только мужеством и стойкостью, но и техническим мастерством.

Шестнадцать лет работал над книгой Н. М. Горностаев, ему помогал журналист В. М. Карпий, который сделал литературную запись воспоминаний одного из старейших и лучших техников Аэрофлота. Уверен, что книга займет свое достойное место в строю книг о Великой Отечественной войне.

А сам я, прочитав ее, еще раз убедился в том, что мы, летчики, в долгу перед своими авиатехниками и бортмеханиками. Низкий вам поклон и глубокая благодарность, товарищи наши, за вашу преданность делу, заботу и тревогу о нас, за неброский, тяжелый, но такой нужный труд, без которого не было бы славных завоеваний советской авиации.

И. Мазурук, Герой Советского Союза, генерал-майор авиации

Глава первая

Снег был черным. Сквозь туманную дымку, застилавшую глаза, я увидел это, но почему-то не удивился. Поднял голову, рукой потянулся к ушанке, и мягкая, теплая волна боли смыла черный снег… Сознание вернулось не скоро. Я понял, что ранен, что снег почернел от крови и успел подтаять. Маленькие темные сосульки искрились в лунном свете. Я почувствовал, что меня начинает бить озноб, и сел. Аэродром медленно качался, и по нему, проваливаясь в рыхлом снегу, шли люди. Кто-то наклонился ко мне, шевельнулись губы, но я ничего не услышал. Меня осторожно перекатили на шинель. Луна качнулась, поплыла. Качнулись звезды.

Очнулся в каком-то коридоре, на раскладушке. Белый потолок, запах йода, карболки, бинтов… Я долго лежал с открытыми глазами, а мимо все шли и шли санитары с носилками. Ко мне вернулся слух, Я позвал сестру.

— Что со мной?

— Пустяки, — улыбнулась она устало. — Немножко ранен, немножко контужен.

— Где я?

— В Люберцах, в больнице.

— Куда несут ребят? — спросил я и показал глазами на носилки, проплывавшие мимо.

— Это тяжелораненые, — сказала она. — Их к поезду несут. А потом — в Казань. Но ты спи, врач запретил тебе говорить.

— Меня не увезут? Я не хочу в тыл.

— Не увезут, — сказала она. — Спи, милок. На твою долю войны хватит. Спи…

Я отвернулся к окну. Только теперь я все вспомнил… Война застала меня в Москве, в бараке, стоявшем в Красноармейском переулке. Утром 22 июня проснулся позже, чем обычно. Дома никого, жена с дочерью неделю назад уехали на лето к родным в станицу Усть-Лабинскую, на Кубань. В субботу сдал последний экзамен летней сессии, и теперь я — второкурсник-вечерник Московского авиационного института. Было от чего прийти в хорошее настроение. Приготовил завтрак, накрыл стол. Включил радио. Черная тарелка репродуктора висела у окна. Я не сразу понял, о чем идет речь. Прислушался. И вздрогнул: «Война!»

Она сразу все перекроила, всю нашу жизнь. Спутала все мои планы, мечты. Да разве только мои?!

В Научно-исследовательском институте Гражданского воздушного флота, где я работал техником с середины тридцатых

годов, тоже начались перемены. Рабочий день раздвинул границы, и вместо положенных восьми часов я работал на моторной и летно-испытательной станциях по двенадцать-четырнадцать. Тематика испытаний быстро менялась. Наши машины, предназначенные для сугубо мирных полетов — ПС-84, ПС-40, ПС-43 и другие, — предстояло «перековать» на военный лад, научить их быть полезными фронту.

Посуровели, осунулись лица начальника моторной станции инженера М. М. Завьялова, механиков по испытаниям двигателей М. В. Дербенева, С. В. Егорова. Без устали, один за другим уходили в небо летчики — испытатели Б. П. Осипчук, К. А. Романов, С. А. Табаровский… И изо дня в день все меньше и меньше летчиков, инженеров, техников приезжали в Тушино на работу. Наши товарищи уходили на фронт.

В числе первых принял боевую вахту и Герой Советского Союза Илья Павлович Мазурук. Не раз я готовил к полету его самолет, летал вместе с ним, гонял, «площадки», испытывая те или иные агрегаты и приборы машин. Я познакомился с ним, когда он уже носил Звезду Героя и командовал полярной авиацией. У нас в институте испытывались самолеты для работы в условиях Арктики, и Мазурук предпочитал сам убедиться в тех или иных качествах машин. Случалось, попадал в переплет, но всегда выходил с честью из трудных ситуаций. Однажды после тяжелого полета он сказал мне: «Не дрейфь, Коля, безвыходных ситуаций не бывает, поверь мне. Просто всегда надо бороться до конца!»

Я вспомнил эти его слова, и на душе стало светлое. Боль в голове стихала. Сумерки за окном сгущались. Полоски бумаги, которой крест-накрест были заклеены окна, потемнели. А я снова унесся в прошлое.

… Мазурука я любил. Он был всего на несколько лет старше меня, но успел уже стать одним из самых популярных людей в стране. Конечно, каждая встреча с ним становилась событием для нас — техников, мотористов.

— Пилот, братцы вы мои, не «белая кость»! — любил он повторять. — Машину надо любить и знать, она тебе за это добром отплатит при случае. И если вы, механики, настолько добры, что делитесь со мной своим опытом, вам спасибо. Ибо голод знания благодетелен…

В его рассказах всегда проскальзывала та или иная мысль, к которой он исподволь подводил нас. Проскальзывала и оставалась в памяти тех, кто его слушал, навсегда.

— В небе за советом не сбегаешь, — говорил он. — Ты хозяин машины, но она несет тебя, и потому знай и люби ее, как любишь

самое жизнь. Дисциплина и ответственность, — повторял он, — не просто человеческие качества. Они — слагаемые патриотизма. Без них ты не имеешь права говорить о любви к Родине.

Где-то он сейчас, Мазурук, улетевший воевать в Арктику? Где десятки других моих товарищей, работавших в мирном небе и вынужденных теперь вести в нем бой?!

— Слышь, браток, покурить не найдется? — Я приподнял голову, повернулся. Рядом со мной лежал пожилой боец, всю грудь его стягивали бинты.

— Нельзя тебе, батя, — сказал я. — Ранен-то в грудь.

— Достал он меня, — глухо сказал боец. — От самой границы, почитай, до Москвы топали. Из-под Могилева. А когда его гнать начали, достал меня. Как считаешь, увезут меня отсюда?

— Тяжелых увозят.

— Увезут. Курить смерть как хочется.

— Потерпи, — сказал я, и он затих.

Пришла нянечка, опустила светомаскировочные шторы, зажгла керосиновые лампы. Я задремал. Разбудили меня санитары. Моего соседа перекладывали на носилки.

— Почему они так тяжелеют, мертвые? — спросил один из них. — Когда живого несли, он легче был.

— Земля к себе тянет, — сказал напарник. — Который это уже сегодня?

— Не считал.

Они ушли, а мне вдруг стало горько от того, что не дал я человеку покурить перед смертью. Может, последнее у него желание было.

Дни тянулись медленно, монотонно. Койка, столовая, перевязочная — вот и весь мой маршрут. Иногда глухо вздрагивала земля, значит, упала бомба. Тоскливо сжималось сердце. И снова воспоминания уносили в прошлое.

…Повестку из райвоенкомата я ждал как манны небесной. Казалось, если не получу ее в течение одной-двух недель — и повоевать не успею. Но дни шли за днями, вести с фронта поступали все тревожней, и я понял, что орденов хватит и на мою долю. В начале июля вернулся домой после длительных режимных испытаний двигателя в боксе моторной станции. Сухой жаркий вечер тлел в переулке. Уставший до чертиков в глазах, кое-как открыл дверь в комнату и тут заметил бумажку в почтовом ящике. Достал ее. Повестка. Синими чернилами обозначен и мой рубеж между мирной жизнью и войной. Стая воробьев беспрестанно чирикала за окном. «Откуда ночью воробьи? — подумал я. — Они что, с ума сошли?» Подошел к

раскрытому окну. Настороженная темнота стояла в переулке. И только тут я сообразил, что в ушах у меня все еще звенит отзвук рева двигателя, очень похожий на чириканье воробьев.

Спать почти не пришлось. Собрал вещмешок, написал письмо своим на Кубань, попрощался. Вспомнил радостные лица жены и дочери, когда я провожал их в дорогу. И вот как все повернулось. Может, больше свидеться и не удастся. Снял со стенки их фотографии, сунул в нагрудный карман.

Ранним утром пришел в военкомат. Однако передо мной уже стояла длинная очередь. Надо ждать. Солнце поднялось, утреннюю прохладу унес ветерок.

— Горностаев!

Усталый, измотанный капитан тускло глянул на меня воспаленными глазами. Разговор был коротким, я получил предписание явиться в авиационную часть. Пришел в институт, доложил начальнику о том, что призван в армию. Мне оформили расчет, пожали руку, похлопали но плечу: «До встречи на фронте!» И я ушел.

На следующий день навел порядок в комнате, прикрыл газетами стол, стулья, кровать… Постучал к соседке Анисье Ивановне. Она вышла, кутаясь в пальто, наброшенное поверх ночной рубашки. И сразу все поняла.

— Коля, милый, — охнула она. — Уже?

— Да, — сказал я. — Ключ приберегите. Может, мои вернутся.

…Полдня пришлось ждать на сборном пункте. С облегчением подумал о том, что хорошо уже то, что некому меня провожать. Плакали чьи-то жены, молчали дети, все было сказано, оговорено. А о нас словно забыли. Лишь к обеду пришел военком, проверил документы, спросил каждого про его специальность. Я знал, что нередки случаи, когда летчиков отправляли в пехоту, а грузчиков — в авиацию. Дошла очередь до меня.

— Из ГВФ?

— Да, — сказал я.

— Приказ наркома обороны СССР от 9 июля сего года знаешь?

— Личный состав ГВФ, непосредственно зачисленный в особые авиагруппы ГВФ, считается призванным в Красную Армию…

— Хорошо. Вот и двигай в отдел кадров Главного управления ГВФ.

Я «двинул». И получил назначение в особую авиагруппу связи ГВФ старшим техником по обслуживанию самолетов и восстановительному ремонту авиационных двигателей.

Встретили меня хорошо. Со многими будущими сослуживцами я был знаком. Первым меня обнял двигателист Сергей Тюрин.

— Николай! И ты к нам?!

Я огляделся. Улыбались мне Георгий Семенович Мешалкин, опытный специалист по сборке двигателей, Володя Жигалин — по ремонту агрегатов, Дмитрий Иванов — знаток в области дефектации деталей самолетов… Всех их я знал, раньше они работали в Быково.

— Нашего полку прибыло, — пробасил Семеныч. И навалилась работа. Нужна была связь — Генеральному штабу со штабами дивизий и армий, Наркомату обороны — с фронтом. И мы обеспечивали эту связь. Нужны были медикаменты и консервированная кровь — мы доставляли их в медсанбаты, обратными рейсами вывозили в тыл тяжелораненых солдат и офицеров. Мы работали не покладая рук, шершавых от авиационного бензина, со ссадинами, синяками, с мозолями на подушечках пальцев. Спали урывками, если можно назвать сном короткое темное забытье на нарах, покрытых соломой в неотапливаемом общежитии. И все же рейсы наших Ли-2 и ПС-40, уходивших в небо из Мячково, а У-2 и Р-5 — из Быково, становились все короче. Враг двигался к Москве.

С середины октября над аэродромами, где мы базировались, стали появляться фашистские самолеты-разведчики «Фокке-Вульф-189», прозванные «рамой». По нескольку раз в день они обстреливали нас, а ночью волна за волной шли бомбардировщики, и бомбы рвали летное поле в Быково, крушили корпуса авиаремонтного завода, сносили рельсы железной дороги на перегоне Люберцы — Раменское…

Фронт огненной кровавой полосой полз к Москве, тревога за судьбу столицы сменялась тревогой об улетавшем на боевое задание экипаже, дни и ночи слились воедино, и казалось, конца не будет этой нервотрепке, бомбежкам, потерям, сводкам Совинформбюро, в которых уже звучали: Крюково, Красная Поляна, Волоколамск…

Самолеты садились, изорванные пулями и снарядами, к ним спешили мы, техники, и, оставляя клочки кожи на злом от мороза металле, возвращали их в строй. Мы знали цену каждому вылету, потому что враг стоял под Москвой. Мы знали цену каждому самолету. Она была неизмеримо высокой, потому что машин фронту не хватало. И берегли их, как могли, и спасали, если был хоть один шанс из тысячи на спасение.

21 декабря, когда фашистов уже гнали от Москвы, в районе Наро-Фоминска пулеметной очередью пробило маслобак и

трубопровод одного из наших У-2. Я узнал об этом вечером. Утром вылетели к подбитой машине. Приземлились удачно. На ремонт ушел день. Заменил бак, трубопровод, заправил масло, опробовал мотор. Не выключая его, передал машину летчику. В заднюю кабину втиснулся офицер связи. Взлет — и У-2 затерялся в сумерках. Следом отправились и мы. Я задремал, усталость брала свое. Очнулся от резкого броска вниз. У-2 сорвался в пике, и над нами с ревом прошел «мессершмитт». Я оглянулся. Стабилизатор и руль поворота изорваны в клочья. До земли оставалось полсотни метров, когда летчик вырвал машину из пике и крадучись повел ее к востоку. Истребитель потерял нас из виду. Дотопали чудом, сели. Была глубокая ночь, луна сияла мертвенным светом. Зачехлили мотор, я остался, чтобы слить масло в бочку. Потом тоже пошел к штабу.

Последнее, что я услышал, был вой бомб. Одна из них взорвалась рядом, голову обожгло и, теряя сознание, я почувствовал, как взрывной волной меня рвануло и воздух и бросило к земле. А потом, выбравшись из забытья, я увидел, что снег подо мной почернел от крови…

— Надоело у вас, пустите «домой».

— Шустрый какой, — без улыбки сказал хирург. — Тебя еще шатает от стены к стене.

— Две недели валяюсь. Рана зажила.

— Не ной, без тебя тошно.

Я заводил этот разговор с точностью метронома, едва переступал порог перевязочной. Фронт отодвигался, и я боялся, что мне не удастся вернуться из госпиталя в свою часть. То ли надоел я доктору, то ли рана моя заживала без осложнений, но меня выписали и направили в родную авиагруппу.

— Долечишься в санбате, — сказал хирург. — Осточертели вы мне со своим нытьем. Войны, что ли, не хватит?..

Что говорил он еще, я не слышал, потому что спешил к каптерке, где хранилась моя фронтовая форменная одежда. Получил унты, портянки, ватные брюки, гимнастерку, ушанку. Торчал из нее клок ваты, вырванный осколком. «В сорочке родился, — подумал я, — чуть пониже, и в висок». С наслажденьем вдохнул запах масла, которым пропиталась одежда, и стал одеваться. Меня ждали в Быково…

Глава вторая

Фашистов гнали от Москвы. Линия фронта откатывалась на запад. С высоты полета наших тихоходных У-2 хорошо было видно, что враг ни метра оккупированной земли не отдавал без ожесточенного сражения. Изрытые воронками поля чернели, будто земля болела оспой. Искореженные автомашины, танки, пушки валялись в кюветах, стояли в самых неожиданных местах. Сожженные, разрушенные населенные пункты казались навсегда лишенными жизни. А войска шли и шли вперед. Увеличивался и радиус полетов наших машин.

Рана зажила, а вот контузия нет-нет да и давала о себе знать. В мороз резкая боль вдруг приливала к голове, мир вокруг начинал кружиться, темнеть. Но в медсанбат я не шел, боялся, что отправят в тыл. И все же моим страхам суждено было сбыться.

Во второй половине марта меня вызвали в штаб авиагруппы.

— Поедешь в тыл через Москву, — сказал начальник штаба, — опусти письмо в городе, поближе к дому.

— За что? — в моем голосе слышалась явная обида. — Я здоров.

— Извини, — сказал он, — замотался. Тебя ведь в другую часть переводят. В авиацию дальнего действия. В 102-й авиаполк…

Когда я добрался к назначенному месту, понял, что полка еще нет. Он только формировался. В основном из работников Гражданского воздушного флота. Я снова попал к своим, и это, конечно же, не могло не радовать. Может быть потому, что с теми, кого знаешь, и воевать вроде бы легче. А знал я многих. Читал списки летного состава и про себя отмечал их, с кем лучше ли, хуже ли был знаком: Н. В. Савонов, К. Я. Меснянкин, С. И. Гиричев, В. И. Лебедев, И. Н. Владимирцев, А. Р. Сальников, А. М. Гречишников, А. Д. Щуровский… Не меньше знакомых фамилий нашел и в списках технического состава: К. К. Стрельников, А. Ф. Уткин, Н. С. Котов, И. Т. Давыдов, И. И. Ковалев, К. П. Родин. Работа в институте была хороша, интересна и тем, что удалось при испытательных полетах побывать в родных городах и аэропортах. Она же дарила встречи со многими людьми, а война свела с ними в одном полку.

Да что говорить, одним из первых, кого встретил, был наш институтский летчик-испытатель Б. П. Осипчук. Увидев меня, он рассмеялся:

— Горностаев, от тебя никуда не денешься. Опять будешь донимать своими вечными придирками?

— О вас же заботимся, Борис Петрович. Чтоб число ваших взлетов равнялось числу посадок.

— Не Борис Петрович, а товарищ командир полка, — насупил он шутливо брови. И добавил:

— Рад, что снова вместе работать придется. Только вот работенка будет боевая.

В мирные дни, которые казались такими далекими, нереальными, хотя прошло лишь немногим больше полугода с начала войны, мне не раз приходилось летать с Осипчуком. Я был техником по обслуживанию самолетов, он — опытным летчиком-испытателем, эрудированным, знающим инженером. У него я учился любить машину, беречь ее. На его долю, как правило, выпадали испытания опытных приборов, агрегатов, вел он их с блеском. Инженер-испытатель и я летали с ним в дальние перелеты в Свердловск, Иркутск, Новосибирск, определяя возможность продления ресурсов работы авиадвигателей. Случалось попадать в непростые переделки — в грозу, обледенение, болтанку, но в самых критических ситуациях Осипчук оставался спокойным и несуетливым. Он не терял присутствия духа в ситуациях, которые по всем меркам были безвыходными не только в небе, но и на земле. Я хорошо запомнил то утро в марте тридцать седьмого, когда, подготовив машину к испытательному полету, ждал Осипчука и инженера-испытателя. Время шло, а их все нет и нет.

Я начал злиться… Но тут подъехал бензозаправщик, шофер выскочил из кабины и весело крикнул:

— Николай, сливай горючку.

— Почему? — Я искренне удивился. Погода стояла отличная.

— Отлетался твой Осипчук. Взяли его. Враг народа!

Наверное, в моем лице появилось что-то такое, что заставило веселого шофера попятиться назад, к кабине. Он судорожно, не спуская с меня глаз, стал шарить по полу ее, пытаясь нащупать что-то.

— Сука ты, — сказал я ему и пошел к институту.

Лишь через два года, в тридцать девятом, я снова встретил Осипчука. Встретил и… не поверил собственным глазам. Я знал, что оттуда, куда его забрали, не возвращаются. Но это же был он?! Осипчук сидел на берегу Москвы-реки, на нашем любимом месте, куда в жаркие дни мы бегали купаться после работы. Увидев мое ошарашенное лицо, он грустно улыбнулся.

— Что, не ожидал меня встретить?

Я промолчал.

— Но тебе-то, надеюсь, не надо доказывать, что я не верблюд? — Он зло прищурился.

— Не надо, — сказал я. — Мне не надо.

— Садись.

Мы долго сидели молча. Но, видимо, здесь, в тишине и покое, где мягко ласкались у ног волны Москвы-реки, где пели птицы и высокие белые облака тихо плыли по небу, его настигла та минута, когда молчать больше нет сил.

— Понимаешь, они мне шили обвинения одно страшней другого. — Голос его звучал глухо, будто надтреснутый. — Мне… летчику! Я ни черта не признавал. Тогда они начали меня бить. Ну, думаю, так я быстро отдам концы. И помру «врагом народа»… Зло меня разобрало. На очередном допросе я «раскололся». Пишите, говорю, что передал иностранной разведке данные автопилота АВП-2…

— Так он же… — начал я.

Но он перебил:

— Вот-вот… В награду за сговорчивость дали мне по низшей мерке — всего пять лет лагерей. И тут же перестали «воздействовать». Кормить стали лучше, даже читать разрешили…

А как только я попал в лагерь, тут же начирикал заявление прокурору. Так, мол, и так, — тут ты, Николай, прав, — автопилот АВП-2 производится по лицензии чуть ли не всеми странами мира, и в СССР в том числе. А значит, его данные никакого секрета не представляют и самая плюгавая разведка чихать хотела на него, если бы даже я ей АВП-2 и предложил… Так что, гражданин прокурор, нет за мной состава преступления.

Сколько я этих заявлений написал, не счесть. То ли не доходили они по назначению, то ли не верили, что я их так надул просто… Наконец вызвали: «Ах ты сякой-такой?! Выходит, обманул следствие! Будем тебя теперь снова за это судить…»

Ну, во-первых, говорю, не снова — пять лет я без суда получил, а заочно, от «тройки». А во-вторых, готов предстать перед судом, но там я уж расскажу, что меня вынудили пойти на обман. И вот я здесь. Реабилитировали подчистую, Николай…

Я опять начал с ним летать, но летал он теперь с какой-то жадностью, будто боялся, что небо у него снова кто-то может отнять… Так что с командиром полка нам повезло. Он принадлежал к числу людей, с которыми хочется все время быть рядом. Его обаяние, простота в общении, умение выслушать человека и постоянная готовность прийти на помощь каждому, кто в ней нуждается, создали Осипчуку авторитет в среде авиаторов еще до войны. Помимо высоких, чисто профессиональных качеств, природа щедро наградила его и другими талантами: умением отлично рисовать веселые

карикатуры, играть на рояле, сочинять остроумные и забавные эпиграммы. Что же касается летной работы, здесь он был строг, требователен, справедлив.

— Борис Петрович… простите, товарищ командир, — быстро поправился я. — Разрешите задать вопрос?

— Ну задай, — улыбнулся он.

— Почему в наш полк присылают в основном ребят из ГВФ?

— Да потому, что летать и воевать придется на Ли-2. Кто лучше нас, гражданских пилотов, это сумеет? Мы ведь эту машину как свои пять пальцев знаем.

— На Ли-2 — воевать? — удивился я. — На этом тихоходе? Да его только ленивый не собьет.

— Ли-2 — самолет. И отличный самолет, Горностаев, — спокойно, с холодком в глазах сказал Осипчук. — А воевать мы его научим. И ты тоже будешь его учить. Для этого нас всех и собрали. Не хватает машин, — сказал командир полка, — а работы много. Поверь, из Ли-2 отличный боец получится. Я пробовал, он может воевать.

Да, Осипчук был одним из первых летчиков, кто начинал разработку методики боевого применения этой сугубо мирной, предназначенной для перевозки пассажиров и грузов машины. В передвижных авиаремонтных мастерских на одном из Ли-2 установили кустарным способом бомбардировочное оборудование и вооружение. Испытывал его Б. П. Осипчук. И доказал: мирный, тихоходный самолет может воевать.

Наши полковые умельцы быстро освоили установку под фюзеляжами машин бомбодержателей для подвески бомб, прицелов, электросбрасывателей. Каждый самолет испытали с бомбовой нагрузкой на земле и в воздухе. Немало смекалки, изобретательности пришлось проявить инженеру-подполковнику В. П. Пономаренко, который руководил доработкой Ли-2. Но кустарная работа все же давала о себе знать. При бомбометании от летчиков и штурманов требовалось исключительное мастерство в боковой наводке и прицеливании по дальности. Иногда мне даже казалось, что машины, словно живые существа, просто не хотят воевать.

Вскоре после моего приезда в часть на строевом собрании командир полка коротко, четко объявил нам, летному и техническому составу, порядок формирования эскадрилий, программу боевой подготовки. Времени на нее отпускалось крайне мало — к началу мая полк должен быть отмобилизован и готов к боевым действиям.

Дни и ночи слились в нескончаемую череду. Спать приходилось урывками. Самолетов не хватало. И поэтому летали

на них днем молодые летчики, ночью — те, кто освоил ночные полеты и бомбометание. На полигоне бросали цементные бомбы, и они со свистом врезались в подтаявший снег. Иногда срывались снегопады, низко нависали тяжелые свинцовые тучи. В такие дни нам еще больше прибавлялось работы — экипажи отрабатывали пилотирование по приборам. Огромная нагрузка легла на плечи коммунистов — опытных летчиков. Заместитель командира полка К. Н. Иванов, командиры эскадрилий К. Я. Меснянкин, И. И. Калинин, В. Тамбовкин, В. Д. Ширинкин, командиры отрядов Н. В. Савонов, С. И. Гиричев, А, Д. Щуровский, Б. М. Таций и многие другие сутками не уходили с полевых аэродромов. К 22 апреля 1942 года формирование полка закончилось.

Отмечено оно было единственным событием — 23 апреля экипаж старшего лейтенанта И. Н. Владимирцева получил боевой приказ: произвести выброску десанта в глубоком тылу врага у Белой Церкви.

Стемнело быстро. Снег сошел, сырая земля пахла прелым листом, травой. Машину готовили тщательно, и замечаний от экипажа не поступило. Занял свое место командир, следом за ним вошли в самолет старший штурман полка капитан С. С, Соколов, радист лейтенант Г. А. Буланов, борттехник техник-лейтенант Ф. И. Ващенко, стрелок старшина В. Е. Юрин. В полной темноте к самолету подошла полуторка. Бесшумно, словно ночные тени, скользнули в проем фюзеляжа десантники.

Взревели двигатели, кинжальный свет прожектора ночного старта высветил взлетную полосу, и серебристый в этом ярком свете машина пошла на взлет.

Мы остались ждать.

Когда встретили самолет, продефектировали его и на исходе ночи, к рассвету, пришли в барак.

Ващенко пил чай большими глотками. Стрельников, Уткин и я молча ждали, пока он поставит кружку. Все мы устали, бессонная ночь давала о себе знать. Поработать на машине, которая вернулась из полета, пришлось не жалея ни сил, ни рук.

— Хреновое это дело, война, — сказал наконец Ващенко. — Ли-2 жалко, здорово его посекло.

— Скажи спасибо, что целы сами, — буркнул Стрельников. — А машину подлатаем.

… На боевой курс экипаж Владимирцева лег сразу же после взлета. Набрали высоту, ушли выше облаков. Линию фронта определили по пожарам, которые увидели и разрывах туч. В районе Трубчевска, а чуть позже — Конотопа фашисты попытались поймать Ли-2 прожекторами, били зенитки, но

дважды со скольжением командир уводил машину из опасной зоны. Киев обошли стороной. Снизились. С первого же захода выбросили десантников в нужном квадрате. И снова вверх, к серебристой спасительной холмистой равнине облаков.

— А вот под Можайском нам не повезло. — Ващенко снова налил кружку чая. — Облака остались сзади, и мы выскочили, как на арену. Схватили прожектористы нашу машину цепко. Уйти не удалось. Вот тут они за нас и взялись. Два снаряда мы поймали почти одновременно, У меня осколками парашют побило. Хорошо, успел аварийно выпустить шасси и закрылки. Так вот и топали в посадочном варианте…

Мы слушали борттехника и знали, что в бараке авиаторы так же жадно слушали штурмана, стрелка командира экипажа. Начиналась боевая работа. Кто закончит ее и где? А кому повезет меньше, чем Владимирцеву?.. И каждый думал о своей судьбе…

Через день после того, как мы восстановили поврежденную машину, прошумел короткий весенний дождь над аэродромом, вспыхнула радуга и зазвенели в небе жаворонки. Мы вдруг заметили, что поля вокруг зазеленели, желтыми звездочками брызнули цветы одуванчиков. Блаженная истома разлилась по телу. Но к действительности нас очень быстро вернул начальник штаба:

— Всем свободным от полетов летчикам и техникам — вооружиться лопатами и ломами. Будем рыть щели за стоянками самолетов. Первая эскадрилья!..

Сказать, что копать землю нам нравилось, я не могу. Может, потому, что не очень верили в возможность вражеского налета, да и слухи, солдатский телеграф, ходили, что недолго нас здесь держать будут. Все рвались бить врага, хотелось настоящей боевой работы. Во всяком случае, как только наши летуны увидели комиссара — майора (впоследствии подполковника) А. Г. Павлова, к нему тут же выслали делегацию. Дескать, заняты мы на строительных работах, используют нас не по назначению.

— Нам учиться воевать нужно, — рассудительно сказал капитан В. А. Устюжанин, — материальную часть изучать.

— Хитрецы, — улыбнулся Павлов. — Ждите меня, приказ остается в силе.

А через три минуты комиссар вернулся:

— Есть, братцы, дело, — сказал он. — Машина с моторами, запчастями для наших Ли-2 пришла. Надо разгрузить. Заодно и матчасть изучите. Начштаба дозволил. Пошли, а?

И неторопливой походкой двинулся к машине, стоявшей у полковой каптерки. Комиссара мы любили. Выше среднего роста, крепко сбитый, спокойный и рассудительный, он быстро

пришелся всем по душе. К людям такого ранга присматриваются внимательно. Но Анатолий Георгиевич делом и словом доказал, что ему не зря доверили эту партийную должность. Он был своим у летчиков, потому что отлично летал, у техников — потому что в авиационной технике для него секретов не было. К тому же ненавязчиво, легко он умел спорить с людьми, разными по званию, возрасту, разными по характеру. Его и любили за эту мягкость и простоту.

Последние ящики с запчастями втиснуты на стеллажи, моторы поставлены под крышу.

— Перекур, — объявил Павлов. — Ай да мы, молодцы.

И подсел к нам, техникам. Откинувшись назад, сладко прищурился, подставляя лицо солнцу.

— В деревне у нас уже сеять должны, — сказал он, — Теплынь-то…

— Где твоя деревня? — поднял на меня глаза старшина Василий Милюков.

— Под Малоярославцем, — сказал я, — Лыково.

— Под немцем?

— Освободили к апрелю.

— Милюков, а ты-то откуда? — Комиссар больше еще щурился на солнце. — Где семья? Пишут?

Каким-то шестым чувством он чувствовал человеческую боль и готов был прийти на помощь.

— В Белоруссии мои все остались, — тихо сказал старшина. — Лютует там фашист. Вестей с первого дня войны никаких нет.

— Кто еще не знает о своих родных?

— Я не знаю, — сказал старшина К. П. Родин. — Отец собирался в партизаны, а что с семьей — неизвестно. Мы в пригороде Орла жили. Тоскливо, когда ничего не пишут, товарищ комиссар.

— А мои на Украине остались, — вступил в разговор воентехник второго ранга А. С. Гончаренко. — Тоже молчат.

— Утешать не стану, — сказал Павлов. — Злее драться будете. А чем смогу помочь — помогу. Милюков, сегодня же собери у наземного состава данные о родных, оставшихся в тылу врага. Через партизан попробуем навести справки. Наши ведь летают и к белорусам, и на Украину, и на Орловщину. Еще просьбы есть?

— Есть, — сказал Гончаренко. — Может, это не по вашей части, но не хватает у нас инструмента. Подъемников нет, самолет вывесить не можем, шасси проверить…

Павлов внимательно слушал. А перечень того, что нам не

хватало для обслуживания и ремонта Ли-2, складывался длинный. «Неужто запомнит?» — подумал я.

Запомнил. Через три дня, ранним утром, когда мы заканчивали регламентные работы, на аэродроме совершил посадку самолет. Подрулил, затихли двигатели.

В форточку кабины высунулся совсем еще юный командир экипажа:

— Вы, что ли, нищенствуете без инструмента? Разгружай, братва. Подарок из Монино, с центральной базы. Говорят, комиссар у вас — деловой мужик.

Позже мы узнали: Павлов сдержал свое обещание, отправил запросы на те семьи, что остались в оккупации.

А слухи оказались верными. В конце мая по заданию командования авиации дальнего действия (АДД) девять экипажей полка под командованием Б. П. Осипчука были переброшены на прифронтовые аэродромы подскока. На этих же машинах, для технического обслуживания и подготовки их к полетам, вылетели инженеры и техники.

На нас легла задача доставки грузов окруженным частям Красной Армии в районе города Изюм. Работать пришлось вначале с аэродрома под Валуйками, потом — с аэродрома Хреновое. Фронт был рядом. Глухой его гул не затихал ни днем, ни ночью. Обстановка складывалась тревожная, близость врага заставляла нас быть осторожными и бдительными. Фашисты разворачивали наступление на Валуйки и Купянск, наше присутствие они заметили быстро и начали бомбить аэродромы. Истребителей на этом участке фронта явно не хватало, и «Хейнкели-111» безнаказанно и методично сбрасывали бомбы туда, где по их расчетам стояли Ли-2.

Солнце, словно приклеенное к раскаленной голубизне, неподвижно висело над горизонтом. Дни стояли ясные и мучительно длинные. Милюков взглянул на часы.

— Сейчас пожалуют, — сказал он. — Полдник закончился.

Бомбили нас с точностью хорошо отлаженного механизма. Вот и теперь Василий не ошибся. Низкий, давящий гул возник в голубизне, белые шапки редких зенитных разрывов обозначили маршрут бомбардировщиков с крестами на крыльях.

— Воздух! — крикнул Гончаренко, и мы сползли в щель. От былого пренебрежения к земляным работам ни у меня, ни у ребят, прилетевших со мной — В. П. Милюкова, А. С. Гончаренко, И. П. Карпущенко, А. С. Кравченко, — не осталось и следа. Узкую глубокую Щель мы вырыли после первой же бомбежки. Теперь я стоял, прижавшись к земле, и тоскливо ждал первых разрывов. К бомбежке привыкнуть невозможно. Абсолютное бессилие перед

металлом, рвущим в клочья лес, людей, машины, цветы, выводит из себя. Но ничего, кроме покорного ожидания конца этой пытки, придумать невозможно. Для меня же бомбежки были двойной пыткой — давала о себе знать контузия, и от разрывов начинала болеть голова.

Ноющий свист возник в вышине, рос, проникал в душу, сминал все мысли. Тяжело дрогнула земля. Мелкие сухие комья глины ударили по спине. Вой, разрыв, тугой удар земли… Казалось, этому не будет конца. Крепкий запах жженого чеснока — запах сгоревшего тола — забивал щель. Стало трудно дышать. Милюков стоял рядом и неотрывно смотрел на часы. Заметив, что я поднял голову, он улыбнулся и показал два пальца. Две минуты осталось, понял я. Всего две минуты…

Когда мы выбрались из щели, аэродром было не узнать. На взлетной полосе зияли рваные воронки, в них дымило. Я оглянулся на самолеты. Укрытые в капонирах, замаскированные кустарником и моторными чехлами, они терпеливо ждали сумерек.

— Пронесло на этот раз, — сказал Карпущенко. — Видать, нащупать нас не могут, бьют по площадям.

— Не расстраивайся, — улыбнулся Кравченко, — у Гитлера бомб много. Еще нащупают.

— Пора груз готовить, — сказал я. — Пошли, мужики.

— Четвертые сутки не спим, — чертыхнулся Милюков, — Черт бы побрал такую работу. Сюда бы пяток одесских биндюжников.

Но грузчиков нам никто не присылал. Ящики с боеприпасами, мягкие резиновые мешки с горючим, мешки с продовольствием исчезали в фюзеляжах Ли-2 с нашей помощью и со всей возможной скоростью. Мы должны были обеспечить два ночных двухчасовых полета, и мы их обеспечивали.

«Кто знает, — думал я, ворочая мешки с бензином, — может, эта горючка каким-нибудь ребятам поможет из беды выскочить…».

— Горностаев, — окликнул меня из пилотской кабины Осипчук.

Я подошел и снизу вверх вопросительно глянул на командира полка.

— Нам удалось связаться с командованием окруженной части. Будем садиться, они готовят площадку. Заберем раненых. Напомните в БАО[1], чтобы к нашему возврату обеспечили санитарные машины,

— Хорошо, — сказал я. — Выполню… Взревели двигатели, и, покачиваясь на засыпанных воронках, один за другим Ли-2

начали выруливать на взлет. Желтоватые огоньки выхлопов понеслись по земле и ушли в небо.

И так — до 20 июня, когда пришла команда возвращаться на базу. Я летел с Осипчуком. От нечего делать стал листать документы выполнения боевого задания. И прочел: «Девять экипажей Ли-2 произвели с аэродромов Валуйки, Хреновая по 17 самолето-вылетов. Доставили частям Красной Армии, окруженным в районе города Изюма, выброской на парашютах 34,2 тонны горючего и мин. За 8 вылетов обеспечили наши войска продовольствием и боеприпасами… Доставили вооружение, боеприпасы, продовольствие, горюче-смазочные материалы и другие грузы в район поселка в 30 километрах севернее Холма… Группа в составе шести самолетов под командованием капитана Осипчука с аэродрома Выползово выполнила 49 самолето-вылетов с посадкой в тылу врага на площадке Подворье, Ляховичи. Действующим частям было перевезено продовольствия 153,5 тонны, вооружения, боеприпасов — 21,4 тонны, горюче-смазочных — 39,5 тонны, почты — 0,51 тонны и 136 солдат и офицеров. Обратными рейсами доставили на свой аэродром около ста тяжелораненых бойцов и 8,2 тонны грузовых парашютов»,

…К вечеру мы вернулись «домой», в Подмосковье. Да, это был наш дом — основная база полка. Формирование его закончилось, ушла в прошлое суета обустройства, приемка и оборудование машин. Первые вылеты в тыл врага словно подвели черту под этой работой. Мы стали боевым подразделением, воинской единицей, одной большой семьей.

Наверное, поэтому у меня и возникло чувство дома, когда я вернулся с прифронтовых аэродромов в свою большую комнатку в общежитии, тесно уставленную кроватями, сбросил сапоги, снял гимнастерку… И только тут почувствовал, как устал за двадцать дней боевой работы. Откинулся к стене, и, казалось, не найдется силы, способной сдвинуть меня с места. Мое полусонное забытье разрушил техник старшина Н. С. Котов.

— Привет, — сказал он, улыбнувшись. — С возвращением.

— Привет, — улыбнулся и я. — А ты откуда?

— А-а, — махнул он рукой, — машину Когутенко из под носа у немцев увели.

Ли-2 старшего лейтенанта В. В. Когутенко в составе десяти других машин полка вылетел на бомбежку вражеской техники и скопления резервов в районе Полтавы. Задание выполнили, а на обратном пути у линии фронта самолет Когутенко взяли «в клещи» прожекторы врага. Зенитным снарядом поврежден двигатель. Радист успел передать: «Иду на посадку в Валуйки…»

— и связь оборвалась.

— Представь нашу тревогу, — рассказывал Котов, — ведь мы уже знали, что немцы форсировали реку Оскол, что Валуйки лежат в полосе обороны и Ли-2 направился туда. Инженер эскадрильи и я получили приказ найти самолет и экипаж, отремонтировать двигатель и перегнать машину на базу. Мы вылетели в Валуйки, нашли их. Они сели невдалеке от передовой, замаскировали Ли-2 ветками и ждали нас с Лопаткиным. Работка, скажу я тебе… Прямым попаданием снаряда сорвало головку цилиндра, осколками повредило другие, порвало экранировку и электропровода коллектора зажигании, посекло лопасти воздушного винта, пробило обтекатели двигателя. Ну и так далее. А самолет-то мишень большая. Ремонтировались под огнем. Но пережили, сделали дело и машину перегнали, а здесь двигатель все же пришлось заменить — погнал стружку, — закончил он свой рассказ. — А вы как?

— Нормально, — сказал я. — У нас нормально. А здесь все живы, здоровы?

— Нет, — сказал Котов. — Не все. Погиб экипаж Гречишникова.

— Андрей погиб?!

…В конце марта 1942 года в окружение попала 2-я ударная армия в районе Новой Керести за рекой Волхов. С тяжелыми боями она пробивалась на соединение с главными силами Волховского фронта. Теплая весна залила водой дороги через болотистые места. Снабжение боеприпасами и продовольствием нарушилось. Нужной помощи окруженным войскам Волховского фронта оказать не могли.

В мае группе самолетов 103-го полка, где командиром был полковник Г. Д. Божко, придали три наших экипажа и поставили задачу обеспечить окруженную армию боеприпасами, продовольствием, медикаментами. Работали с пыльного песчаного аэродрома подскока Хвойная, в 260 километрах юго-восточнее Ленинграда. Летали ночью, без прикрытия, прорываясь сквозь завесы зенитного огня, уходя и отбиваясь от истребителей. В ночь на первое июня экипаж старшего лейтенанта А. М. Гречишникова вылетел к окруженной армии, сбросил грузы в мягких десантных мешках. Когда шли к, Хвойной, их атаковал Ме-110.

Радист передал: «Поврежден левый мотор». Потом: «Мотор загорелся, пламя охватило машину…» Связь оборвалась.

Погиб один из лучших летчиков полка Андрей Гречишников, прожив на белом свете тридцать два года. На фронт в авиагруппу ГВФ он пришел с первых дней войны. Успел получить орден

Красного Знамени. И все…

Погиб штурман старший лейтенант Сергей Петрович Рыбаков из Могилевской области, борттехник лейтенант Иван Иванович Расщепкин, из-под Саратова, стрелок-радист техник-лейтенант Григорий Михайлович Петро из Ростова-на-Дону.

— Их нашли? Похоронили? — спросил я.

— Там линия фронта, — сказал Котов…

На следующий день листки календарей были сорваны, и мы увидели: 22 июня. Год войны. Всего лишь год. А кажется, прошли десятилетия — так далеко остались в прошлом мирные дни. Неужели это было — веселые оркестры, мороженое, кино, смех, любовь? И было всего лишь год назад?! Время на войне другое: от боя до боя, от вылета до вылета. Оно измеряется не часами и днями, а напряжением человеческих сил, опасностью, ожиданием экипажа с задания, прохождением над целью строго по курсу под огнем зенитных батарей… И каждый раз — это разное время. Теперь я могу так говорить, потому что прожил год на войне, и время то едва текло, то бешено летело. И не похоже, что в далеком будущем мы сможем вернуться к своим мирным делам, мирной жизни, мирному течению времени.

— Николай, ты готов? — Мои размышления прерывает бортмеханик старший лейтенант Сергей Олейников. Сегодня мы перелетаем на новый аэродром в район Хвойной. Мы — это две эскадрильи 102-го полка. Окруженной 2-й ударной армии по-прежнему нужна наше помощь с воздуха.

— Машина готова, — говорю я, забрасываю вещмешок за спину, и мы идем к самолету. Олейников летит в экипаже, где командиром старший лейтенант Александр Щуровский, он же — командир нашего небольшого отряда. Работать придется в отрыве от базы, и потому я постарался взять с собой запасных частей побольше. Проход к кабине летчиков по левому борту завален ящиками, коробками, завален мешками, на стенке подвешены парашюты.

Нанимаем места в самолете, машем на прощание им, кто остается на базе. Впрочем, долго здесь не сидит никто. Наши Ли-2 пользуются все большим авторитетом. Командир полка Б. П. Осипчук оказался прав — мирные машины учатся воевать, да так, что становятся порой незаменимыми. Поэтому и забирают из полка самолеты на тот или иной участок фронта. Туда, где тяжело.

Ли-2 Щуровского один из первых переоборудован на заводе для ведения боевых действий. Под фюзеляжем установлены бомбодержатели, в кабине пилотов — прицел и электросбрасыватель. За командирским креслом отведено место

штурману. Дополнительные бензобаки увеличивают продолжительность полета до 12 часов. Приборная доска имеет освещение для ночных полета. И еще — самолет стал похож на ежа, только вместо колючек — пулеметы. Три из них — ШКАСы (Шпитального-Комарницкого авиационный скоростной), два боковых стоят в заднем грузовом отсеке, один — в носовой части: для стрельбы из пилотской кабины. Турельный — пулемет Березина. В хвостовом отсеке застыл зачехленный дистанционный авиационный гранатомет ДАГ-2. В общем, не ахти какая оборона, но все же лучше, чем ничего.

Аэродром, на который мы перелетели, лежал, окруженный хвойными лесами и болотами. Невдалеке речка Песь медленно несла свои прозрачные воды. Садились мы на неровную, бугристую песчаную полоска земли. Когда я спустился по лесенке вниз, густой шлейф пыли медленно оседал на аэродром.

— Поздравляю, Николай, — сказал Олейников. — Отличная приправа моторам и приборам эта пыль. Хватанем мы с ней лиха.

«Сергей прав, — подумал я. — В такую погоду пыль висит над полосой долго. Двигатели будут засасывать ее в цилиндры, поршневых колец не напасешься. Заправка горючим и маслом осложнится. Ну и уголок…»

Однако я недооценил с пылу с жару все прелести-нового местопребывания. Оказалось, что мы попали в комариное царство. С ликующим звенящим воем они нависали над каждым человеком, досаждая больше, чем жара и пыль. Лица и руки пухли от укусов, а дымные костры в темное время не разожжешь — накличешь бомбардировщики.

К вечеру пришли полуторки, загруженные мешками с продовольствием и боеприпасами для второй армии. Быстро и бережно груз перебросили в самолеты. Экипажи тщательно прокладывали маршрут к кольцу окружения — все подходы стерегли вражеские истребители. К тому же, как назло, ночь стояла безоблачная, ясная. И, провожая своих товарищей за линию фронта, мало кому удавалось скрыть свою тревогу.

— Плохой из тебя актер, Николай, — сказал Олейников, надевая на себя лямки парашюта. — Вот ты за нас небось переживаешь, а зря.

— Почему? — обиделся я.

— Потому что я всегда держу в кармане кукиш. Он отпугивает истребители сильней, чем комаров. Действует безотказно.

— Хватит балагурить, Сергей, — сказал Щуровский. — Сглазишь.

Один за другим, поднимая шлейфы пыли, Ли-2 уходили в

небо и тут же растворялись в темноте. Затих рев моторов, и вновь стал слышен звон комаров. Я сорвал ветку березы и безжалостно хлестанул себя по рукам, по лицу, по спине…

— Идут, — сказал кто-то. Звенели комары, и только чуткий настороженный слух техника мог уловить в предутренней тишине едва слышимый гул моторов Ли 2. Чистое, без единого облачка небо заливал на востоке розовый свет. Машины одна за другой заходили на посадку, поднимали облака пыли и отворачивали под навес деревьев.

Один, два, три, четыре… Мы считали Ли-2, и с каждой приземлившейся машиной тревога понемногу уходила, но не отпускала совсем. Шесть, семь, восемь… Оглянулся. Все техники, машины которых еще не пришли, стояли, напряженно вглядываясь туда, где из-за леса выныривали Ли-2. Комары зверствовали, но ветки в руках «безмолвствовали». Затихли моторы, спадала и пыль. А мы все стояли — прислушивались и глядели в небо.

— Двух нет, — сказал Василий Милюков. — Пошли к самолетам.

…Не вернулись машины Щуровского и Пузикова. Началась работа, но нет-нет да кто-нибудь на мгновение замирал, вслушивался в тихий шум утреннего леса. Надежда таяла. Во второй половине дня в штабную землянку вызвали меня и Милюкова. Осипчук озабоченно глянул на нас и сказал:

— Готовьте мой самолет к вылету. Надо слетать за Щуровским.

— Далеко? — спросил я. — Сколько заправить горючего?

— В Малую Вишеру. Залейте два передних бака.

…Осипчук обернулся к вечеру. Мы увидели его, когда он на бреющем полете, едва не срубая вершины сосен, прошел слева от аэродрома. И тут же следом метнулся за ним фашистский истребитель. Несколько тревожных минут показались нам очень длинными. Но вот, словно крадучись, из-за леса вынырнул Ли-2, подвернул к полосе, сел и порулил под кроны берез. Обманул фрица. Мы бежали к самолету. Первым спустился Сергей Олейников, за ним — Александр Щуровский и его второй летчик старший лейтенант Николай Рыбин… Больше из этого экипажа не вернулся никто.

— Вот видишь, Николай, и кукиш не помог, — устало улыбнулся мне Олейников. — Придется списать это «оружие».

…На цель группа Щуровского вышла точно. Удивило то, что молчали зенитки. Но вскоре их молчание стало понятным: над зоной окружения барражировали фашистские истребители. Заметили их вовремя, образовали круг, и, прикрывая друг друга

сзади, Ли-2 сбросили с нескольких заходов груз в квадрат, очерченный кострами.

— Идем домой, — скомандовал Щуровский, и кольцо разомкнулось. Командир группы А. Д. Щуровский стал уходить в сторону с набором высоты. И когда опасность, казалось, миновала, на высоте 2000 метров их настигли Ме-110. Воздушный стрелок сержант Иван Кнур открыл огонь по «мессершмиттам». Щуровский и, Рыбин бросили машину в крутое пике, в вираж… Вместе с Кнуром огонь из других пулеметов вели уже Александр Ульянов и стрелок-радист лейтенант Андрей Савиченко. Оценив обстановку и сообразив, что ни сзади, ни сверху, ни с боков к Ли-2 не подойдешь, «мессеры» сменили тактику. Они стали заходить снизу. Со второй атаки снарядом была пробита гидросистема. Масло под давлением 60 атмосфер залило пилотскую кабину. Следующая атака — убит воздушный стрелок сержант Ульянов. И тут же замолчал турельный пулемет, а потом и тот, с которого отстреливался Савиченко.

— Я бросился к ним, — рассказывал Олейников. — Савиченко осколком ранило в спину, Кнур обвис на своем сиденье. Все в дыму, самолет горит… А они, сволочи, бьют и бьют. Я вернулся к летчикам. Они уже заходили на посадку. Перетянули через лес…

Да, они перетянули через лес и линию фронта. Подминая верхушки сосен и берез, Ли-2 с убранными шасси тяжело упал на опушке леса, прополз по земле и застыл. Пламя метнулось к бензобакам. Щуровский и Рыбин бросились к выходной двери в грузовой кабине. Горячий металл обжигал руки, дверь не открывалась, ее заклинило. Олейников рванул крышку верхнего астролюка в пилотской кабине, скатился на землю. Рыбин и Щуровский спустили к нему на парашютных фалах Савиченко, потом убитого Ульянова и тяжелораненого Кнура. Пламя бушевало в самолете. Рыбин выбрался через астролюк, помог Щуровскому, который наглотался дыма и едва не потерял сознание. Они успели оттащить в сторону своих друзей, и Ли-2, словно решив, что только теперь не причинит вреда экипажу, взорвался.

А к ним уже мчались наши кавалеристы и санитарная машина. Она увезла Савиченко и Кнура. Когда взошло солнце, в двух километрах от деревни Ситно, Новгородского района на опушке леса похоронили воздушного стрелка — Александра Семеновича Ульянова. Рядом со сгоревшей машиной. Без салюта, без прощальных речей.

— Война закончится, надо к Саше вернуться, — Сказал Олейников. — Он нас всех спас.

Той же ночью, после выполнения задания, был сбит и сгорел экипаж Ли-2 лейтенанта В. И. Пузикова. С ним погибли штурман лейтенант Н. Н. Безвитный, стрелок-радист старшина Н. А. Бобров, воздушный стрелок сержант И. Г. Мартынюк.

Из 102-го авиационного полка ушли первые похоронки. Наши боевые товарищи отдали жизнь за то, чтобы во 2-й ударной армии кто-то смог остаться жить. А позже Военным советом Северо-Западного фронта всему личному составу полка за успешное выполнение заданий по оказанию помощи 2-й ударной армии была объявлена благодарность.

…После выполнения транспортно-десантных операций мы получили, наконец, по-настоящему первое боевое задание: всеми экипажами полка нанести бомбардировочный удар по скоплению эшелонов противника на станции Щигры, в 25 километрах восточнее Курска. Удар произвести ночью с высоты 3100 метров. Интервал между самолетами — одна минута. Готовиться мы начали с утра. Возле каждой машины — укрытой и замаскированной, хлопочут техники, метки, мотористы. Нужно проверить каждый прибор, механизм, винтик. Отказ системы или агрегата в воздухе сам по себе опасен. Если же он случится над территорией, занятой врагом, — опасней во много раз. К тоже мы летаем ночью, и при вынужденной посадке считывать на удачу не приходится. Простые эти истины хорошо известны каждому из тех, кто готовит вылет к вылету. Поэтому мы еще и еще раз проверяем работу всех систем.

К вечеру подвезли бомбы — в ящиках мелкие, в больших деревянных клетках — тяжелые ФАБ-250[2]. Механики по вооружению распаковывают их, очищают от смазки, выправляют стабилизаторы. Лебедками бомбы подвешивают под Ли-2, ввертывают взрыватели. И пулеметы заправляются патронные ленты. От машины к машине переходят старшие техники по вооружению лейтенанты М. И. Короткой, Е. К. Незнамов, М. Коваленко, инженер полка по вооружению капитан А. П. Лищенко. Их задача проверить готовность оружие к бою, бомб — к удару по врагу.

К вечеру, когда солнце устало палить землю и стало снижаться за лес, прибыли экипажи. Я лечу в экипаже Щуровского вместе с Сергеев Олейниковым. Машину этому экипажу дали новую, пришлось на ней поработать, чтобы избавить себя от неожиданностей в боевом полете. Наш Ли-2 стоит первым в строю на линейке. Мимо проходят командиры остальных машин: заместитель командира полка по летной части капитан В. И. Лебедев, старшие лейтенанты А. Р. Сальнов, И. Н. Владимирцев, В. В. Когутенко, К. Я. Меснянкин,

Н. М. Петриченко, А. В. Батов, Н. И. Рыбин… На их лицах та особая отрешенность, которая появляется лишь перед боем.

Темнеет. Яркие мерцающие звезды усыпали небо. Взлетаем. Щуровский мягко, точно пилотирует машину.

Ровно гудят моторы. Земля внизу лежит черная, затаившаяся. Ни огонька, ни признаков жизни. Самолет словно застыл в воздухе, и только залитые лунным серебром речушки, медленно проплывающие внизу, да приборы говорят о том, что мы идем к цели.

Вышли на нее точно. Справа в темноте разрастается пожарище, скользят по небу лучи прожекторов, рвутся зенитные снаряды.

— Соседи станцию Курск обрабатывают, — кричит мне Олейников. — Но я им не завидую, там зениток натыкано — места живого не найдешь.

Однако внизу услышали и нас. Ярко-голубые снопы света метнулись впереди, ушли вправо, влево, перекрестились, спутались, заплясали. Серые облачка зенитных разрывов повисли чуть ниже нас… Небо ожило.

— На боевом! — крикнул штурман.

Короткий удар под правое крыло — воздушная волна от разрыва снаряда. Еще удар, еще. Щигры забиты эшелонами. Первые разрывы высвечивают станцию, вспыхивает пожар.

— Молодец Лебедев! — кричит Олейников. — Засветил нам цель.

— Сброс!

Самолет облегченно вздрагивает, избавившись от бомб, и круто скатывается влево-вниз. Уходим из зоны огня, ложимся на обратный курс.

— Нормально поработали, — цедит Щуровский и кладет машину на крыло.

Внизу гуляют пожары, клубы огня взбухают в самом скоплении эшелонов. Да, поработали нормально, Щигры выведены из строя и, похоже, надолго.

— Пойдем низом, — говорит Щуровский и отжимает штурвал.

Предосторожность совсем не лишняя, могут появиться ночные истребители. Напряжение спадает по мере, как зарево пожара бледнеет позади нас. Темнота скрывает Ли-2, и только любопытные звезды заглядывают в кабину.

— С почином, командир, — улыбается Олейников.

— Спасибо, — вежливо благодарит Щуровский. — Почаще бы так.

Это пожелание сбывается быстро. Пятого июля полк в составе

соединения получил задачу нанести удар по железнодорожной станции Расковец. На этот раз я летел в составе экипажа майора И. И. Калинина. Линию фронта прошли благополучно. Расковец увидели издалека, станция освещена светящимися авиабомбами, небо — десятками прожекторов и трассирующими очередями «эрликонов». Этой красотой не уставал бы любоваться, если бы она не была красотой смерти, ее праздником, фейерверком. Каждая светящаяся точка в десятках огненных пунктиров несет гибель. Идем в самую их гущу. От выдержки командира зависит точность бомбометания. Калинин, словно на тренировке, показывает, как нужно владеть машиной, чтобы бомбы легли точно в цель. И они ложатся — зажигательные и фугасные, рождая на станции кроваво-красные фонтаны разрывов. Ослепительно-белый свет прожектора врывается в кабину. Калинин мгновенно бросает Ли-2 в сторону и вниз. Выскользнули.

Топаем домой. Справа впереди нас идет Ли-2 Володи Когутенко. Чуть сзади — машина Александра Щуровского. Я не успел уловить, откуда они вынырнули — истребители Ме-110. Машину Когутенко расстреляли в упор. Она вспыхнула и взорвалась. Калинин сквозь зубы выругался и ушел вниз, в спасительную темноту. Горящие обломки вычерчивали огненный след к земле — последнему пристанищу погибшего экипажа. Все молчат. Мы больше никогда не увидим улыбки отличного летчика Володи Когутенко, награжденного орденом Ленина. Не услышим одесских историй стрелка сержанта Саши Колоса. Они выполнили свой долг, и их судьбу разделили штурман Миша Куртов из деревни Михнево Бронинского района Московской области, бортмеханик старший лейтенант Иван Зубков из-под Рязани, стрелок-радист Миша Курбатов из Челябинской области.

Я понимаю, на войне без потерь не обойтись. Но когда друзья погибают у тебя на глазах, с этим невозможно смириться. Спасение от горечи потерь одно — идти в бой и бить врага. Мы приземляемся на своем аэродроме и снова подвешиваем бомбы…

Глава третья

В середине августа, после очередного боевого вылета, утром по стоянкам самолетов проходили командир полка и старший инженер полка Н. С. Фомин.

— О переброске на другой аэродром знаешь, Горностаев? — спросил Б. П. Осипчук, остановившись у Ли-2, где я работал.

— Знаю, — ответил я. — Инженер эскадрильи собрал нас и объявил приказ о подготовке самолетов и технического имущества.

— В Сталинград полетим. Машины получше готовьте, Николай, — сказал устало Осипчук. — Дорога длинная, самолеты терять мы не можем. Не имеем права. И так многих уже недосчитались…

— Хорошо, Борис Петрович, — совсем не по-уставному, а так, как во время совместной работы в мирное время, сказал я. — Сделаем на совесть.

Осипчук прав. Всего лишь за три месяца боевой работы наш 102-й полк потерял немало и людей и самолетов. Пополнение вводили в строй опытные летчики-инструкторы. В часы, свободные от выполнения боевых заданий. Формировалась третья эскадрилья. Ко дню вылета в район Сталинграда в полку были укомплектованы самолетами только две эскадрильи. В каждой насчитывалось по десять Ли-2. Третья эскадрилья получила машины в сентябре… Обслуживали самолеты почти девяносто техников, механиков и младших авиаспециалистов.

Работы всем нам хватало с избытком. Полеты на бомбежку, в тыл врага к партизанам не прекращались ни на день. И потому готовить машины к перелету в Сталинград приходилось «на ходу». Незаметная внешне, черновая работа инженерно-авиационной, технической службы была тем не менее одним из решающих условий успешного выполнения любого полета.

…Ли-2 командира отряда нашей второй авиаэскадрильи А. Д. Щуровского вернулся с бомбежки в четыре двадцать две.

— Принимай, Николай, машину, — сказал Олейников. — Кажется, правую плоскость зацепила зенитка. Я малость посплю — и к вам. У Сталинграда нас уже небось заждались.

— Думаешь, без тебя не управимся? — улыбнулся я.

— На бога надейся…

Я перелистал бортжурнал. Замечаний по работе так называемой материальной части у экипажа не было. Что ж, постараемся не обременять летчиков и по дороге на юг. Я с техником сержантом А. В. Батуриным продефектировал машину:

планер, рули управления, механизмы шасси, проверил зарядку амортизационных стоек, герметичность бензиновых и масляных баков, гидросистемы… Проверили монтаж силовых установок — двух могучих «сердец» самолета — двигателей. Особого внимания требовали фильтры маслосистемы — их чистота, отсутствие металлической стружки говорили о хорошем здоровье движков. Моторист Н. Н. Китаев мыл самолет.

Солнце сияло в голубом небе. На помощь пришлось вызвать слесарей-клепальщиков подвижных авиаремонтных мастерских (ПАРМ-10). Осколками зенитного снаряда посекло правое крыло, и надо заделывать пробоины. Я мысленно прикинул, что еще осталось сделать по регламенту на этой машине: проверить зазоры клапанов, заменить поршневые кольца в одном цилиндре, отрегулировать зазоры прерывателей двух магнето, осмотреть провода и изоляцию контактных наконечников, заменить свечи цилиндров. Дальше — проверить затяжку воздушных винтов на валах редукторов двигателей, осмотреть тросы и ролики рулей управления, заменить масло. При опробовании двигателей проверить показания приборов, радиостанцию, провести контроль электрооборудования, работы автопилота… Эту работу выполнят техники, механики по спецоборудованию П. С. Лесниченко, В. В. Сидоров, В. М. Иванов…

Взлетели в срок. Несмотря на усталость и убаюкивающий гул моторов, я не отрывался от иллюминаторов. Мы шли на юг, и отсюда, с высоты, совершенно не было видно никаких признаков войны. Но она свинцовой тяжестью лежала в душе каждого из нас, давила сознанием того, что враг прорвался вон куда — к Сталинграду, к Волге. И наш перелет — не обычный, привычный мирный рейс, а дорога к жестоким и тяжелым боям.

На минимальной высоте обогнули с юга Камышин, подошли к Волге. Небо отражалось в ней, и река прекрасной синей лентой опоясывала горизонт. Я не знаю, чем это объяснить, но было в ее красоте, величии столько русского, российского, что горло перехватило и от гордости за нее, и от горечи. До рези в глазах вглядывался я в правый берег, будто и вправду мог увидеть за сотни километров, где-то там, за Волгой, станицу, захваченную врагом, в которой остались моя жена, маленькая дочь.

А под крылом уже текла голая, без леса и зелени, солончаковая степь. Я закрыл глаза, уносясь воспоминаниями к своим близким, от которых вот уже год не имел ни письма, ни весточки. Из забытья вывел Олейников.

— Смотри, Коля, — он низко пригнулся к иллюминатору, — Сталинград горит.

Я вгляделся в степь. Дымка? Дым! Он лежал рыжей пеленой,

застилая горизонт. То здесь, то там ее прорезали черные тучи, свисавшие до земли. Значит, нот как горит Сталинград… Молча глядели мы туда, где шла жесточайшая битва. А когда самолет приземлился на аэродроме и я открыл дверь, мне на миг показалось, что это не жара раскаленной степи ударила в лицо, а жар боя.

И началось… Кисляки, Ветряки, Андреевка, Червленный, Блинников… С 21 по 26 августа две эскадрильи полка без передышки шли и шли Туда, к этим населением пунктам на берегах Дона, для бомбежки моторизованных колонн гитлеровцев, переправ. Узкая черная полоска в свете САБ-100[3] — вот что такое переправа. Небо, расцвеченное трассирующими очередями, вспышки разрывов зенитных снарядов, лучи прожекторов, жадно шарящие по небу, — это тоже переправа. И нужно лечь на курс, указанный штурманом, и точно идти по нему несмотря ни на что, до тех пор, пока облегченно вздрогнет Ли-2, избавившись от бомб. И лишь тогда имеет право командир рвануть машину вправо или влево, чтобы уйти из зоны обстрела. И нет большего счастья, чем видеть, как узкая черная перемычка в мертвом свете светящихся бомб вдруг разомкнется посередине и медленно разойдутся в стороны ее края. Да, это счастье, потому что застрянут на берегу Дона вражеские танки, пушки, спешащие туда, где огромное зловещее зарево пульсирует над Сталинградом.

Семь суток я почти не спал из-за работы, жары, бомбежек. Машины возвращались израненные, с повреждениями, на устранение которых в мирное время понадобилось бы несколько дней. Теперь мы успевали вернуть Ли-2 в строй за несколько часов. Мелкая белесая пыль висела над степью круглые сутки. «Юнкерсы» нащупали наш аэродром на второй день после прилета к Эльтону. И бомбили нещадно. От взрывов дрожала земля, взметались к небу столбы пыли. Ее мы, техники, ненавидели наравне с врагом. Потому что, попадая в двигатели, она в несколько раз увеличивала их износ. Единственный способ избежать этого — менять и менять масло.

27 августа полк получил приказ сменить дислокацию. Мы перелетели в Саратовскую область, в район Балашова, к селу Малая Грязнуха. Травяное поле — аэродром. Большой сарай, крытый камышом — бывший колхозный свинарник, — наши апартаменты. Вернее, летного состава. Мы же, техники, от самолетов не отходили. Да и сил на то, чтобы добрести до нар в сарае, чаще всего не оставалось. Падали под крылом Ли-2 и засыпали мертвым сном на час-другой, если позволяла обстановка.

А она становилась все тревожней; Об этом шла речь на полковом партийном собрании, которое состоялось вскоре после перебазирования.

— Не буду скрывать, — сказал в своем выступлении комиссар полка Анатолий Георгиевич Павлов, — положение на Сталинградском фронте все усложняется. Нам всем это хорошо видно с высоты.

Гитлеровцам удалось форсировать Дон на участке Трехостровская, Вертячий, Песковатка, рассечь нашу оборону на две части и выйти к Волге в районе Латошинк — Рынок. Мне больно говорить вам об этом, товарищи, но вы сами видели — враг пьет воду из великой русской реки Волги. И наша задача — заставить его захлебнуться этой водой!

Я не хочу говорить о том, что мы должны умереть под Сталинградом. Мы — коммунисты, большевики, и мы должны победить! Наша смерть откроет дорогу врагу к нефтяным богатствам Каспия, к Астрахани и дальше, в глубь страны. Но чтобы победить, мы должны воевать в пять-шесть раз лучше, чем фашисты, злее, ожесточеннее.

Ли-2 — мирная машина. Без прикрытия истребителей, которых здесь, на Сталинградском фронте, так не хватает, не обладая скоростью, достаточной для ухода от врага, без мощного вооружения этот самолет по всем законам не должен воевать в такой битве. А он воюет! И бьет фашистов! И будет бить еще лучше…

В решении собрания главным пунктом стало: город врагу не сдадим…

После окончания собрания, проходившего на аэродроме, я решил пойти пообедать. По дороге меня догнал инженер первой эскадрильи А. М. Лопаткин.

— Куда сегодня лететь готовитесь? — спросил я его.

— В районе Вертячего переправы бомбить. Меня комэск включает в свой экипаж.

— А что, у него нет борттехника?

— Павел Коробов заболел, отстранен от вылетов.

— Скажи Меснянкину, пусть меня возьмет.

— Попробую.

Константин Яковлевич уже пообедал и выходил из столовой. Лопаткин изложил ему мою просьбу.

— Ну что ж, пойдешь в экипаже вместе с Лопаткиным. Поведем группу. Поэтому днем поспи, — сказал он.

Поспи… А где? В сарае-общежитии невозможно — на нарах, устланных соломой, покоя не давали мыши, хомяки и суслики, которых развелось превеликое множество. Грызуны несли

опасность заражения туляремией. Не удалось от нее уберечься и мне — неделю провалялся в дивизионном госпитале с температурой под сорок градусов. Доставалось и самолетам: грызуны объедали резиновую изоляцию электропроводки приборов, дюритовые шланги. В подполье грузовых кабин мы закладывали отраву, но они обходили ее, неведомо каким путём пробирались в кабины экипажей. Поспи… И я устроился на моторных чехлах под крылом Ли-2, хотя небо затянуло тучами и начал накрапывать дождь.

Взлетать пришлось с раскисшего аэродрома. Низкая облачность укутала самолет. Набрали высоту, выскочили из туч. В редких разрывах белесой пелены видны были пожары и вспышки орудийных выстрелов.

— Через пятнадцать минут выйдем на цель, — сказал штурман капитан Тимофей Иванов. — Если над ней дождь, отработаем со «свечами».

«А вот «свечи» — САБ-100 — совсем ни к чему, — переглянулись мы с Лопаткиным. — Зачем себя раскрывать? Оборона-то немцев у Вертячего хорошая».

Меснянкин будто прочитал наши мысли.

— Попробуй обойтись без «свечей», штурман, — сказал он, чуть доворачивая машину влево. — Ты же знаешь, если нас засекут, вряд ли уйдем целыми.

— Попробую. Начинаем снижение. И тут же по стеклу кабины поползли струйки воды. В разрыве тучи блеснул Дон.

— Стрелок, как там наши? — спросил Меснянкин.

— Нормально, все держат строй, — услышали мы ответ по СПУ — самолетному переговорному устройству.

— Так держать, — раздался голос штурмана. — Доверни вправо, командир, три градуса… Цель — прямо по курсу!

— Не ждали, гады, — процедил Меснянкин. — На погоду понадеялись.

Переправа жила напряженной жизнью. Будучи уверенными, что в такую погоду советские самолеты не смогут взлететь, фашисты даже не позаботились о светомаскировке. Мигая фарами, через Дон ползли автомашины, танки.

— Пошли, родные, — штурман нажал кнопку электросбрасывателя бомб.

Они скользнули в темноту под нами, Ли-2 вздрогнул, пошел вверх. Удар, нанесенный группой, был точным, мы видели, как бесшумно выросли внизу мощные белые столбы воды, два из них рванули переправу… Будто разбуженные, с берегов ударили зенитки, вспыхнули лучи прожекторов, шаря по бугристым низким тучам. Разрывы снарядов встряхнули машину.

— Зацепило, — крикнул Меснянкин, отворачивая Ли-2 с потерей высоты. — Борттехники, как движки?

— Целы, — сказал Лопаткин, вглядываясь в счетчик оборотов и тревожно присматриваясь к стрелкам, показывающим давление масла. — Целы…

Еще два взрыва ударили где-то сзади. Я бросился в грузовую кабину — пожара нет. Машину швырнуло вправо, влево. Мы настороженно замерли. Но Ли-2 слушался рулей, двигатели ревели ровно и мощно.

Вернулись домой все. В машине Константина Меснянкина утром мы насчитали двадцать три пробоины, у замыкающего строй бомбардировщика капитана Василия Устюжанина — тридцать шесть. Чудом никого не зацепило из экипажей.

На следующий день командир полка Б. П. Осипчук объявил всей группе благодарность командования авиакорпуса за успешное выполнение боевой задачи.

Их немало пришлось нам решать тогда. 102-й полк находился ближе к Сталинграду, чем другие части авиации дальнего действия, и потому за ночь мог совершать по нескольку боевых вылетов. Наши экипажи бомбили скопления танков и мотопехоты в районе Котлубани, громили резервы фашистов у Большой Россошки, у совхоза «Опытное поле», на станции Конной, у Кузьмичей, разметали живую силу противника в четырех километрах южнее Верхней Ерзовки…

Здесь без «свечей» не обошлось. Я летел в экипаже Щуровского. Мне пришлось подменять больного Сергея Олейникова. Самолеты наведения сбросили над головами фашистов несколько САБ-100. Они горели ровным светом, высвечивая цель — автомашины, танки. Больше часа волна за волной шли туда наши Ли-2, к всем находилась работа.

К утру на свой аэродром не вернулся самолет старшего лейтенанта Н. И. Рыбина. У тех, кто ждет, до последнего теплится надежда, что товарищи твои живы. Сколько раз она нас обманывала, но нынешним утром обошлось. Радист Н. Е. Полянцев передал на КП полка, что экипаж цел, самолет поврежден, совершили вынужденную посадку.

Командир полка вылетел в указанный район, взяв с собой техника лейтенанта А. С. Гончаренко, инженера эскадрильи Ф. Ф. Плющева, моториста. Они вместе с борттехником П. К. Лопаткиным остались у самолета, а экипаж вернулся с Осипчуком в полк.

Рассказ Рыбина был коротким. Отбомбившись, он со скольжением стал выводить машину из зоны огня. Тут и услышали сухой треск — верный признак того, что зенитный

снаряд рванул совсем рядом. И точно — затрясло правый двигатель, да так, что задрожали кресла летчиков. Мотор пришлось выключать, машина шла при одном работающем левом со снижением. Когда рассвело, земля была совсем рядом. Пришлось садиться. Осмотрели Ли-2. Нелепо выглядел правый воздушный винт — лопасть его оторвало в полуметре от ступицы винта. Другие лопасти тоже посекло, побило ребра цилиндров, обтекатель двигателя, крыло фюзеляжа.

— Так что техникам Гитлер подкинул работы, — закончил рассказ Рыбин. — Справятся ли?..

Справились. Из полка самолетом перебросили к поврежденной машине стремянки, инструмент, новый воздушный винт и сухой паек. Двое суток работали не покладая рук четверо техников. Заменили винт, цилиндр, устранили до приемлемых величин тряску двигателя и все же спасли самолет, перегнали в полк. Здесь уже поставили новый двигатель, клепальщики залатали пробоины, и Ли-2 снова стал в строй.

…В начале сентября полк сменил аэродром там же, под Балашовом, перелетев к железнодорожному разъезду на 217-м километре. Как и у Малой Грязнухи, вокруг нас лежала ровная, словно стол, степь. У железной дороги стоял одинокий барак, тесный, уставленный двухъярусными нарами, застеленными сеном, соломой и плащ-палатками. Мышей тоже хватало с избытком.

Я убедился в этом на следующий день после перелета. Место мне отвели на «втором этаже», у оштукатуренной стены. На гвоздь повесил полевую сумку, где хранил документы, мыло, полотенце и несколько плиток шоколада. Верил, что встречусь с дочерью или отошлю шоколад посылкой… Однако, вернувшись к вечеру с аэродрома в барак, заметил на постели обрывки бумаги. Сдернул сумку… Кирза прогрызена, шоколад покрошен, документы целы, а карта испорчена. Так для меня и осталось загадкой проникновение мышей в сумку. Не могут же они бегать по стенам…

В середине сентября враг вышел к городскому оборонительному обводу, захватил важные высоты. С 13 по 27 сентября ожесточенные бои шли уже в южной и центральной частях города.

Три ночи подряд полк в полном составе вылетал на бомбежку резервов гитлеровцев в район Городища, Верхней Ерзовки. До конца сентября наносили бомбоудары по железнодорожным станциям Тунгута, Гумрак-Разгуляевка, железнодорожному разъезду Бородкин, станции Конной, в районе Винновки…

20 сентября 1942 года заместитель командира полка по

политчасти А. Г. Павлов зачитал перед строем приказ Ставки Верховного Главнокомандования войскам Сталинградского и Юго-Восточного фронтов. Это была боевая программа действий для нас. «Ни одной бомбы по пустому месту», — говорилось в приказе, и эти слова мы полностью относили на свой счет. Партийные собрания шли между вылетами. Их решение: «Ни шагу назад от Волги!»

Вылет, передышка, вылет… За ночь нужно успеть обеспечить два-три рейса на уничтожение врага. Инженеры, техники, механики, вооруженцы работали, не зная ни сна, ни отдыха.

…Покачиваясь с крыла на крыло, тяжело идет на посадку Ли-2 капитана С. И. Гиричева. Касание земли, глохнет правый мотор. Левый молчит давно, от самой Тунгуты, где его прошили снаряды. Повреждены лопасти винта, обтекатель.

Пока экипаж ужинает, инженер эскадрильи капитан А. М. Лопаткин вместе с техником И. П. Карпущенко подвозят новый винт, подгоняют кран-подъемник.

— Ребята, подсобите! — кричит Лопаткин тем, кто только что проводил свои самолеты в ночь.

Наваливаемся всеми наличными силами на работу. И вот уже борттехник опробует моторы. Все готово.

Выходили из строя машины. На двигателях второй, третьей перечистки-ремонта в полетах начиналась тряска. Да, металл не выдерживал, а люди держались. Начались дожди. Днем и ночью под брезентовыми шатрами при тусклом свете переносных ламп, подключенных к аккумуляторам, мы снимали двигатели, ставили новые, латали дыры в плоскостях, меняли тросы, ведущие к рулям управления. Смывали кровь товарищей с пулеметов…

На трудности не жаловались, понимали, что тем, кто уходит в небо, еще труднее. В редкие минуты передышки приходили командир и комиссар полка, командир эскадрильи, инженер полка…

— Есть просьбы?

— Есть, — говорили мы. — Нужны запасные части, агрегаты. Мы не хотим «раскулачивать» машины, на которые все махнули рукой. Мы поставим их в строй.

И ставили. Восемь самолетов, поврежденных в бою, восстановили техники моего авиаотряда А. Ф. Уткин, К. П. Родин, В. Т. Милюков. На счету у каждого — обеспечение десятков самолето-вылетов. Три Ли-2 нам удалось эвакуировать в полк с мест вынужденных посадок. Так же обстояли дела в других эскадрильях, отрядах.

Я не знаю, уходили ли с аэродрома инженер полка майор Н. С. Фомин, инженеры эскадрилий А. М. Лопаткин, П. А Лымарь,

старшие техники отрядов Г. Д. Михайлов, П. И Бордачев, Д. В. Бордовский, все остальные, кто готовил машины к полетам. Во всяком случае, всегда, когда мне нужна была чья-то помощь, я мог найти любого на аэродроме. Но все чаще и чаще наши товарищи уходили в полеты и не возвращались никогда.

30 сентября полк бомбил укрепления фашистов в районе Городище — Уваровка. Задание выполнили, шли домой. Не всем удалось дойти. Погиб экипаж старшего лейтенанта Георгия Татаринова. Он закончил Тамбовскую авиашколу ГВФ, работал пилотом в гражданской авиации. С первых дней войны — на Западном фронте. Вступил в 1942 году в члены ВКП(б). Когда фашистский истребитель поджег Ли-2, Татаринов, стремясь спасти машину, экипаж, на бреющем полете повел ее к своим. Линию фронта они перескочили, но сесть не смогли — Ли-2 взорвался в воздухе. Тридцать лет было командиру, двадцать семь — штурману лейтенанту Петру Тимофеевичу Бычкову. Вместе с ними в семидесяти километрах западнее Камышина похоронен техник лейтенант Петр Константинович Лопаткин, коренастый крепыш, чьему трудолюбию удивлялись даже те, кого ничем нельзя было удивить.

…После бомбардировки станции Морозовская, на обратном пути, из района деревни Медвежий Куст Красовского района Саратовской области стрелок-радист самолета старшины Миши Никитина передал на КП полка: «Веду бой с истребителем». И все. Связь оборвалась. Навсегда. Никитину было двадцать два года. Он только что закончил Челябинскую авиашколу, в полк пришел в августе сорок второго. Не многим удавалось так быстро, как ему, овладеть в совершенстве Ли-2 и войти в строй командиром экипажа. Всего лишь месяцем раньше к нам пришел его штурман М. А. Беляев. Позже мы узнали, что, пока самолет горел, но держался в воздухе, из пулеметов били по истребителю сержант радист Ф. Ф. Шевченко и стрелок Е. П. Герасимов. Погиб и борттехник лейтенант В. Ф. Даниленко.

Володя, Володя… Как же так получилось? Нет мне ответа, не увижу я больше тихой его улыбки. А ведь в полк мы пришли вместе, с первых дней формирования. Даниленко, несмотря на молодость, был уже опытным, знающим техником. Он закончил Батайскую летно-техническую школу ГВФ, работал бортмехаником самолета ПС-84 в Украинском управлении ГВФ. Когда началась война, обеспечивал полеты экипажей Киевской авиагруппы ГВФ особого назначения, участвовал в перегонке самолетов ДБ-3Ф с заводов на фронт. В 1942 году стал коммунистом. В разные передряги он попадал в воздухе, но всегда находил единственно верное решение, чтобы помочь

летчикам спасти машину. И вот — погиб, до конца выполнив свой долг перед Родиной.

Уходили товарищи, оставаясь в памяти молодыми, красивыми, смелыми. Уходили, а для нас снова и снова переплетались во времени дни и ночи, ревели двигатели, звучало в наушниках: «Коля! «Мессер» на хвосте! Руби его!»; мелькали в руках ящики с пятикилограммовыми бомбочками, которые борттехники и радисты переворачивали прямо у порога раскрытой двери самолета, и они сыпались вниз сквозь ревущую тьму на головы фашистов…

Уходили товарищи, на их место становились другие, такие же молодые. Они восполняли собой не только потери в строю техников, но и потери в строю коммунистов. Только в экипаже командира отряда А. Д. Щуровского в дни Сталинградской битвы подали заявления в партию борттехник Сергей Олейников, бортрадист Андрей Савиченко, воздушный стрелок Михаил Стародубов.

Сальск, Котельниково, Морозовская, Ново-Московская, Обливская, Суровикино, Белая Калитва… Их шли теперь бомбить те же воздушные бойцы, но ставшие коммунистами. Горели эшелоны, пылали танки, разбегались фашисты, когда Ли-2 секли их из пулеметов с бреющего полета, и все это было лучшим памятником тем товарищам нашим, кто погиб.

…Второго октября с утра ветер таскал по аэродрому клочья тумана, низкие облака сочились мелким нудным дождем. Дни стали короче, а работы — все больше. Ли-2 лейтенанта А. Н. Першакова уныло мок под дождем. В последнем бою его здорово потрепали зенитки, и к полету он сейчас не готов. А ведь самолеты созданы, чтобы летать.

Мы вывесили машину на подъемниках, вскрыли полы в кабинах. Так и есть — осколком снаряда пробит трубопровод гидросистемы, замкнутой на уборку шасси. Пришлось ждать, пока специалисты ПАРМ по снятому образцу изготовят точную копию поврежденной секции. Но вот она готова, установлена на место, и Ли-2 твердо становится «на ноги».

К полудню ветер разогнал туман, а с наступлением сумерек опустели стоянки всех трех эскадрилий. Бомбардировщики — так мы с гордостью величали теперь мирные тихоходные Ли-2 — ушли на задание. Только тут я вспомнил, что со вчерашнего вечера ничего не ел. И не спеша поплелся на ужин. Но моим намерениям сбыться не пришлось. В вечерней осенней мгле я уловил звук мотора — да, да, не двух, а одного мотора Ли-2. Машина мягко приземлялась, и я угадал самолет старшего лейтенанта И. М. Мнухина. Когда он встал на свою стоянку, я уже

был у левого двигателя, и увидел намотанную на лопасти и за обтекателем проволоку. Первым спустился из самолета борттехник Сергей Олейников. Он подошел ко мне, поглядел на винт, огорченно присвистнул.

— Где намотали? — спросил я.

— На взлете. Мнухин не удержал машину на курсе, отклонился, вот и зацепили проволоку с телеграфных проводов, — сердито буркнул Олейников. — Тряска началась. Бомбы сбросили на «невзрыве», сами сели. Я движок вырубил, чтобы проволокой по кабине не хлестал.

— Черт бы вас побрал! — выругался я и пошел за инструментом.

Полночи кусачками удаляли мы туго намотанные провода с вала винта. Потом с Олейниковым опробовали двигатель. Тряски не заметно.

— Пронесло, — сказал Олейников. — Пойду за экипажем,

Но Осипчук, вернувшийся с бомбежки, отстранил Мнухина от очередного боевого вылета и передал машину Щуровскому. Его Ли-2 получил повреждения. Даже при тусклом свете аварийной лампы я увидел, как мгновенно посерело, осунулось лицо Ильи. Он угрюмо смотрел на командира полка и был похож на большого ребенка, который вот-вот заплачет. Казалось бы, чего расстраиваться? Отстранили от вылета, в котором, быть может, тебя ждет смерть. Дали лишний шанс на жизнь. Но не было у командира полка более тяжелого наказания, чем отнять у авиатора право идти в бой за Родину и, если придется, умереть за нее. Я понимал Мнухина, мне было искренне жаль его. Как понимал и то, что пока самой тяжелой карой будет для человека отстранение от битвы за Отчизну, никакому врагу не одолеть таких людей. Илья повернулся через левое плечо и зашагал прочь.

— Ничего, Николай, — сказал Осипчук, глянув на меня, — злее будет Илья. И больше никогда не уйдет с курса…

Но случай с Мнухиным заставил насторожиться командование полка. Октябрь погодой не радовал. Свистел над степью холодный ветер, пронизывая до костей. Бродили вместе с ним тучи, щедро падавшие дождями на промокшую землю. Сгущались туманы. Случались дни с прояснениями, глянешь в небо — звезды поблескивают. Но, вылетая на задание, летчики совсем не были уверены, что вернутся на свой аэродром. Заволакивали его ночные туманы, и иди ищи запасной. Поэтому горючего брали с запасом, а к удаленным целям выпускали только опытные экипажи, не раз выходившие с честью из самых безнадежных передряг. Молодые летчики из пополнения обрабатывали по ночам передний край врага.

В душе каждого росло напряжение по мере того, как враг все глубже вклинивался в город. Казалось, невидимая струна натягивалась, натягивалась… А тут еще нелетная погода! И потому все ходили злые, раздражительные, успокаиваясь только тогда, когда получали разрешение на вылет. Фронт пылал, пульсировал, менял свои очертания. Дважды подряд Щуровский возвращался с бомбежки темнее тучи.

— Ты не представляешь, Николай, — хмуро цедил он сквозь зубы, — бомбили без «свечей», так светло от пожаров. А какой красавец город был… Что же с ним сделали, гады…

Натягивая шлем, он бросил взгляд на часы:

— Ладно, успеем в третий раз слетать. Вешай бомбы, оружейники!

— Скоро светать будет, Александр Дмитриевич, — пытался остановить его я.

— Успеем, я сказал. Назад на бреющем уйду.

Он бомбил. И уходил. И он, и другие экипажи.

Наверное, поэтому в напряженнейшие дни обороны Сталинграда командование Юго-Западного фронта в конце октября по достоинству оценило работу полка, объявив всему личному составу благодарность. Конечно же, она нас ободрила. Мы ответили на нее делом. В начале ноября исключительно плохие метеоусловия прижали авиацию к земле. И все же 7 ноября одиннадцать экипажей нашего 102-го полка — одиннадцать из всей авиадивизии — смогли взлететь и тяжелыми фугасками, которые легли точно на траншеи врага, отметили годовщину Великой Октябрьской социалистической революции.

А вслед за этим наступила глубокая осень — холодная, дождливая, пасмурная. Близилась зима. И не по дням, а по часам. Мы начали готовить самолеты к зимней эксплуатации. За два месяца напряженных боевых полетов под Сталинградом Ли-2 сильно поизносились, словно постарели. Краска лежала на них неровно, свежие заплаты поблескивали. То на одном, то на другом самолете виднелись следы пожаров, вмятины от осколков. Но они стали нам как будто роднее за эти месяцы. Неприхотливые гражданские самолеты терпеливо и надежно несли боевую службу, вынося экипажи из пекла, в котором им решетили крылья, фюзеляж, стабилизатор так, что по всем законам они не могли держаться в воздухе. А они держались.

Поэтому бережно вели мы на них регламентные работы, меняли моторы, делали ремонт, который был в наших силах. И машины верой и правдой служили экипажам.

В конце октября полк бомбил фашистский аэродром в шести километрах юго-восточнее станции Зрянской. Когда экипажи

вернулись домой, мы недосчитались самолета старшего лейтенанта Ивана Томчука. Кто-то видел, как его поймали прожектора. Но экипаж на поврежденной машине совершил вынужденную посадку в двадцати километрах от нашего первого полевого аэродрома в районе озера Эльтон.

Командир полка вылетел на поиск и нашел самолет Томчука, но приземлиться рядом с ним не смог. Пришлось добираться, к поврежденной машине на автомобиле БАО. Обо всем этом я узнал на следующий день, когда получил команду лететь на Эльтон, захватив с собой двигатель, разобранный воздушный винт, маслорадиатор, стремянки, инструмент и продукты для пяти человек на неделю…

Двадцать километров от Эльтона к машине Томчука мы на тракторе с тележкой, загруженной доставленным на аэродром техническим имуществом, преодолели за день. Приехавший со мной техник А. Ф. Уткин лишь удивленно свистнул, оглядев повреждения. Снаряд разворотил правый мотор — сорвана головка пятого цилиндра, пробита гильза шестого, поврежден обтекатель, побиты лопасти воздушного винта, обшивка фюзеляжа.

Оценив положение, мы приняли решение перетащить самолет на более ровное место, с которого после ремонта можно было бы взлететь. Подвели трактор. Буксировочные тросы зацепили за оси колес шасси. Я расставил наличные силы, дал указания, кому за чем приглядывать, и занял место командира в пилотской кабине. Самолет, лишенный двигателей, превращается в неуклюжий металлический аппарат, в котором лишь тормоза имеют какое-то значение. Вот их я и взял под свой контроль. Взревел трактор, Ли-2 двинулся вперед. Борттехник шел впереди, указывая дорогу. Моторист слева, Уткин справа тащили стопорные колодки, готовясь в любой момент подставить их под колеса на спусках. Стрелок-радист у меня за спиной ручным насосом поддерживал высокое давление в гидросистеме, я действовал тормозами.

Степь. Она только с высоты кажется ровной и плоской. Теперь же нам пришлось убедиться, что это обман. За день с остановками, разворотами, спусками и подъемами нам удалось пройти всего полтора километра. Но и это была победа. Перед нами лежал ровный клочок земли, пригодной для взлета.

— Здесь остановимся, — сказал я, прощаясь с трактористом, борттехником лейтенантом А. Ф. Шпетаковским и мотористом, которые возвращались к Эльтону. — Вас ждем завтра с двигателем, треногой с лебедкой, бочкой моторного масла.

Трактор ушел, мы остались в степи одни. Ни огонька вокруг, лишь ветер свистит, несутся по небу низкие тяжелые тучи, а по

степи — шары перекати-поля. Сумерки заволокли горизонт.

— Я тут стожок сена в балочке приметил, — сказал Уткин. — Надо бы сенца в машину натаскать, а то уж больно жестковато спать без подстилки в этом железном ящике.

Старшина Алексей Уткин отличался абсолютной надежностью при выполнении любых технических работ. Он мог сделать сложнейший ремонт аккуратно, точно. Однако его аккуратность и опрятность касалась лишь самолетов. Внешний вид самого же Уткина не раз вызывал нарекания начальства. Но здесь, в степи, вдали от базы он чувствовал себя отменно. Почти в полной темноте мы натаскали в самолет сена, застелили его изношенными моторными чехлами. Борттехник и стрелок-радист были в зимнем меховом обмундировании, мы же с Уткиным и моторист одеты полегче. Однако населенный пункт далеко, транспорта нет, да и машину в поле без охраны не оставишь. Придется жить, как сказал Уткин, в этом холодном железном ящике.

Ночь тянулась мучительно долго. Ветер бил в самолет, выдувая последние крохи тепла, сено грело плохо, и потому, едва в иллюминаторах стало сереть, мы решили начинать работу. Я распахнул дверь и не узнал степь. За ночь выпал снег, сровнял все ямы, весело кружилась поземка. Лишь этого нам не хватало…

Оглядев машину, понял, что своими силами демонтировать разрушенный двигатель мы сможем. А вот навесить новый?! Уж больно высоко его нужно поднимать. Но, как говорится, голь на выдумку хитра…

— Уткин! — крикнул я технику, который мрачно озирал заснеженную степь. — Зови стрелка, берите лопаты и ройте траншеи по ширине колеи колес шасси.

Уткин молча обследовал участок работы и взялся за лопату. Вскоре две глубокие траншеи с пологим входом и выходом для колес чернели на покрытой снегом площадке перед самолетом. Чтобы затолкать в них Ли-2, пришлось повозиться. Но вот он скользнул вниз, и крылья застыли над самой землей. Я распределил обязанности:

— Борттехник Шпетаковский, техник Уткин размонтируют и снимают воздушный винт. Они же готовят к съему поврежденный мотор. Моторист сливает масло из бака, рассоединяет трубопровод, помогает мне снять бак и маслорадиатор. Затем стрелок с мотористом промывают трубопровод бензином, для того чтобы очистить его от металлической стружки, которую мог дать при работе разбитый мотор…

Натянув заблаговременно припасенную палатку, установив треногу, навесив лебедку с цепями, мы взялись за дело. Выл

ветер, швыряя в нас колючим снегом, подрагивал самолет. Стыли руки, болели от бензина — мы работали.

— Стрелок! Мустафаев! Уткин! Шпетаковский! Все сюда! — крикнул я.

Когда у поврежденного мотора собрался наличный техсостав, бережно, осторожно мы начали его снимать. К вечеру эта операция была закончена. Немало потрудившись, мы оттащили двигатель в сторону, освободив место для того, который привезли.

Ужинали в самолете, где хоть как-то можно было укрыться от ветра. Старшина Б. А. Мустафаев был назначен на время ремонта поваром. Продукты мы прихватили по четвертой норме — вермишель, картофель, консервы, хлеб, сахар… Стрелок оказался бойцом расторопным, побегал в округе и набрал дровишек для костра. Так что единственной оградой в морозном поле для нас стали вермишелевый суп, картофель в мундире да горячий чай. Сон сморил сразу после ужина, но и во сне я совершенно отчетливо ощущал, как болят руки.

Утром общими усилиями сняли новый двигатель с транспортировочной подставки, смонтировали на мотораме, подтащили к треноге. Лебедкой, навешенной на ней, с горем пополам двигатель можно было поднять или опустить, а вот сместить его в сторону — тут уж шалишь! Нам же не просто нужно двигать его туда-сюда, а осторожно, с ювелирной точностью состыковать узлы моторамы с узлами на гондоле. Через полтора часа у всех болели спины, дрожали руки и, несмотря на холод, по лицам стекал пот, оставляя светлые бороздки на измазанных лицах, И все же мы победили эту полуторатонную тушу металла, оплетенную трубками и шлангами. Сборка, регулировка и установка воздушного винта, маслобака, маслорадиатора и всей арматуры на правой силовой установке Ли-2 отняли у нас меньше сил, чем операция по установке двигателя.

Однако, управившись с механической частью, мы были загнаны в тупик частью электрической. Сели аккумуляторы, а в Ли-2 они единственные в силах запустить движки. Вот здесь я еще раз убедился, что Уткина взял с собой не зря. Он с мотористом бензиновой лампой АПЛ-1 подогрел моторы, масло. Потом они провернули воздушные винты. Используя слабозаряженные аккумуляторы и помогая им в раскрутке электростартера «ручкой дружбы», которые были на Ли-2, запустили левый мотор, за ним я легко запустил и правый. И степь будто затихла, прислушиваясь к гулу машины. Во всяком случае, надоедливый вой ветра утонул в этом моторном гуле. Мустафаев сорвал ушанку с головы и высоко

подкинул вверх, за что тут же был наказан — вихрем от винтов ее унесло далеко в степь.

Мы быстро проверили системы самолета, показания всех приборов, дали возможность подзарядиться аккумуляторам. Я вновь занял командирское кресло, теперь уже для того, чтобы вырулить Ли-2 из траншей. Мустафаев связался по рации с командным пунктом аэродрома Эльтон и попросил передать в полк просьбу, чтобы прислали экипаж. На другой день в морозной дымке, окутавшей горизонт, разглядели черную точку. Это шла автомашина с командиром отряда капитаном В. А. Тишко и штурманом. Победным гулом работающих моторов встретил их наш Ли-2 — мы регулировали и проверяли обороты на малом газу.

Загрузили в самолет мотор, другое нехитрое техническое имущество, заняли места в грузовом отсеке. И только тут я почувствовал, как устал. Избитые, все в ссадинах руки привычно ныли глухой болью. Я попробовал согнуть пальцы и… не смог. Оглянулся на Уткина. Уткнувшись лицом в чехол, он спал.

Тишко со штурманом, осмотрев припорошенную площадку и подсчитав загрузку, решили было высадить нас, чтобы мы добирались к аэродрому в автомобиле. Уж очень мала была площадка, которую впереди замыкал глубокий овраг. Но, поглядев на наши измученные, исхлестанные ветром лица, увидев мои покрасневшие от бессонницы глаза, Тишко лишь молча махнул рукой и захлопнул дверь. Овраг мелькнул под крылом, но я успел разглядеть внизу даже сухую траву, торчащую из снега. И сразу стал дремать, хотя лететь-то нам нужно было всего десять минут.

Прибыв в Эльтон, разгрузили техническое имущество, принадлежащее аэродрому. Нас накормили горячим обедом. Мы поблагодарили командира техвзвода и начальника БАО за оказанную помощь и вылетели на свой аэродром в районе Балашове.

…В середине ноября полк в полном составе вылетел на бомбежку железнодорожной станции Морозовская. Последним в первой эскадрилье уходил самолет капитана А. Т. Ваканья. За ним мы проводили экипаж командира авиаотряда Щуровского.

Во второй половине ночи экипажи, выполнив боевое задание, возвращались на аэродром. Мы с механиком А. В. Батуриным встретили машину Щуровского.

А экипаж Ваканьи не вернулся. Лишь на следующий день он был доставлен самолетом в полк. Александр Тимофеевич Ваканья с обгоревшими бровями и ресницами, в прожженном комбинезоне вышел из машины первым. Мы молча обступили его. Он

медленно стащил шлем с головы и сказал:

— Штурман погиб. Не уберег я Шульца, ребята.

…Через линию фронта они перетянули, и Ваканья, углядев подходящую площадку, повел машину к ней. Она была настолько короткой, что садиться пришлось с убранными шасси. Пламя охватило фюзеляж. Командир экипажа бросился спасать тяжелораненых товарищей. Ему удалось вытащить стрелка-радиста. Борттехник, стрелок, второй летчик хотя и обгорели, но успели выбраться из машины. Когда Ваканья метнулся к двери выхода, пламя, будто из огромной топки, ударило ему в лицо. Он ко второй грузовой двери, навалился плечом… Но металл оказался сильнее — двери заклинило. Самолет взорвался. В огне погиб капитан Афанасий Нестерович Шульц, штурман авиаотряда.

Ему было тридцать два года. Исхлестанное ветрами лицо, глубокая морщина над переносицей… Он всегда прищуривал спокойные, сосредоточенные глаза, и потому от их уголков разбегались белые лучики незагоревшей кожи. Плотный, по-особому ладный, возвращаясь с полета, он словно нес с собой грозное дыхание неба. За мужество и героизм А. Н. Шульц был награжден орденом Красного Знамени… Мы похоронили его в Сталинградской области в Усть-Бузулукском районе…

Сальск, Миллерово, Морозовская, Суровикино, Грачи, Баковская, Котельниково… Эти и десятки других названий в тех или иных вариациях повторялись для нас с большей или меньшей частотой ночь за ночью. И который раз, провожая самолеты на задание, мы думали только об одном — вернулись бы все домой. Но на войне такое, к сожалению, бывает далеко не всегда.

…Подходит к концу ноябрь. Третий день в штабе полка у карт толпятся летчики, штурманы, инженеры и техники. Спор, прогнозы по поводу дальнейшего хода событий — ведь началось контрнаступление наших войск! Однако мы выключены из боевых действий, которые длились столько месяцев. Аэродром закрыт туманами, а облачность лежит так низко, что в ней тонет вентиляционная труба элеватора, стоящего невдалеке от взлетной полосы.

Казалось бы, нам, техникам, на руку эта передышка, но мы ей не рады. На начальника метеослужбы Ивана Костюкова весь личный состав полка смотрит весьма недружелюбно, будто это он виноват, что летать нельзя.

И все же… Олейников нашел меня в каптерке.

— Николай, мне сказали, что ты здесь. — По его радостным, веселым глазам я понял: «Летим!»

И не ошибся. Осипчук решил рискнуть и выпустить в полет на

разгром вражеского аэродрома у станции Зрянской лучшие экипажи Константина Иванова, Николая Савонова, Константина Меснянкина, Александра Щуровского, Николая Петриченко, Александра Ваканьи, Василия Тамбовкина, Тараса Кобзева, Павла Фурцева, Николая Рыбина и Василия Суркова. Туман лишь приподнял свою завесу. Никто не мог точно сказать, поднимется он выше или снова закроет ВПП, но об этом думать не хотелось.

Взлет. Машина Щуровского, с которым лечу и я, идет второй вслед за ведущим группы К. И. Ивановым. У нас на борту осветительные и зажигательные бомбы для точного обозначения точки прицеливания. Курс — юго-запад.

Идем в облаках, настолько плотных, что концов крыльев не видно. Через двадцать минут серая пелена начинает рваться, и в небольших «окошках» угадывается земля. Здесь облачность держится повыше. Щуровский ведет Ли-2 у самой ее нижней кромки, готовый в любой момент взять штурвал на себя, чтобы уйти в облака от фашистских истребителей. Внизу мелькнула извилистая лента Дона. Едва заметно во тьме перемигиваются огоньки затемненных фар автомобилей, танков, тягачей — дороги забиты нашими наступающими войсками. Линию фронта, озаряемую вспышками разрывов и пожарами, проходим, маскируясь в облаках.

— Усилить наблюдение за воздухом! — звучит команда Иванова. — Подходим к вражеской территории.

«Мессершмитт» появился, словно призрак. И тут же на Ли-2 Иванова заработал турельный пулемет Паши Радченко, одного из лучших воздушных стрелков полка, и ШКАСы в хвосте самолета. Фашист, видимо, не был готов к такому отпору. Не сделав ни единого выстрела, он свалился на крыло и, задымив, стал падать.

— Лихо ребята его рубанули! — воскликнул Щуровский. — Глядеть всем в оба! Здесь могут быть и другие.

— До Зрянки две минуты полета, — сказал штурман. — На боевом!

Впереди уже видны подвешенные САБы — экипаж-лидер Иванова осветил аэродром.

— Давай, Николай, — толкнул меня в спину Олейников. — Сыпь!

В темной грузовой кабине пробираюсь к двери, пристёгиваюсь фалой за продольный трос. Вой сирены ударяет по нервам. Рву дверь на себя, холодный сырой воздух с ревом врывается в самолет. Заученным движением хватаю ящики с зажигательными и осветительными бомбами, один за другим они исчезают в проеме двери. Щуровский закладывает вираж, и я вижу аэродром, освещенный мертвым желтовато-белым светом.

Фугасные бомбы беззвучно в реве ветра и моторов рвут внизу землю, накрывают строения. Идем на второй заход. Я смотрю вниз. Взрываются цистерны с горючим. Вспыхивают новые пожары. Взлетает в воздух бензозаправщик. Вой сирены. Швыряю за борт листовки — тысячи штук. Ли-2 мягко вздрагивает — отделились наши фугаски. Последний взгляд на землю: море огня, пелена дыма. Нас не ждали. Тем лучше! Захлопываю дверь, пробираюсь к летчикам. Щуровский молча поднимает большой палец — все хорошо!

Однако радовались мы рано. Метеосводка, полученная с земли, настораживала: облачность снизилась, усилился ветер. Когда подошли к аэродрому, погода была ниже всех допустимых минимумов. И все же мы сели. Вышли из самолета, стали считать машины, которые выныривали из тумана и тут же, подсвечивая фарами, садились. Последним сел Иванов, и сразу весь аэродром заволокло серой мглой.

На разборе полетов Осипчук сказал:

— Летать в такую погоду нельзя. Но нужно! И мы будем летать. За Сталинград мы должны отомстить так, чтобы самому небу стало жарко… Тот, кто не уверен в благополучном исходе полета, может отказаться. Никаких мер к нему предпринято не будет, я обещаю.

От полетов не отказался никто.

Глава четвертая

В начале зимы мощные циклоны раз за разом обрушивались на приволжские степи, таща за собой плотную низкую облачность, туманы, обильные снегопады По всем законам летной жизни полеты нужно было отменить, но на фронте свои законы, а под Сталинградом слово «нельзя», кажется, совсем нами было забыто. Но от неба пощады не жди… И оно не замедлило с местью!

Первого декабря десять самых опытных экипажей, взяв техников для подготовки самолетов, вылетели на аэродром Эльтон для выполнения боевого задания На подходе к озеру нас встретил снегопад. Кое-кто успел проскочить и сесть у Эльтона. Шесть машин, в том числе и экипаж Щуровского, в котором летел я, вынуждены были возвращаться к себе в Балашово. Текла под крылом серая, укрытая снегом степь, терялся в тумане горизонт. Штурман все тревожнее вглядывался вперед — погода по маршруту резко ухудшалась. К Балашову подошли в сумерках и в снегопад. С трудом, каким-то неведомым чутьем Щуровский угадал аэродром, посадил Ли-2, отвел его с ВПП, выключил моторы. Тихо шуршал снег по обшивке и стеклу кабины, свет мощных прожекторов у посадочного Т увязал в нем, а в небе оставался Ли-2 с бортовым номером 14 — машина лейтенанта Я. А. Ильяшенко.

Снег падал все гуще, мы слышали в самолете по рации переговоры экипажа с командным пунктом, и в душе каждого нарастала тревога.

— Сколько у них осталось топлива? — спросил Щуровский.

— Мало, — сказал я. — Заправка была такая же, как и у нас. На запасной уйти не смогут.

Темной тенью, с включенными сигнальными огнямн и фарами над ВПП вновь промелькнул Ли-2.

— Они совсем не видят землю, — тихо произнес Олейников. — Снег глушит видимость до нуля. Барахтаются как слепые котята.

— Да еще труба в створе полосы. Они боятся ее, — сказал Щуровский — Я бы тоже боялся.

В створе ВПП, прямо по курсу, стояла скрытая снегопадом высокая кирпичная труба котельни. Ильяшенко не видел земли, не видел трубы, не пробивался к нему и свет прожекторов. Земля и небо смешались.

— Что он делает?!

В отчаянной попытке нащупать аэродром летчик включил

фары, стал снижаться. Ли-2 потерял скорость, свалился в штопор и тяжело рухнул в 40–50 метрах от нашей стоянки. Желтое пламя метнулось вверх, осветив все вокруг. Мы бросились к горящей машине. На белом снегу у разрушенной хвостовой части фюзеляжа лежали выброшенные из самолета при ударе механик по электрооборудованию старший сержант В. М. Иванов, радист старшина И. И. Дмитриев, воздушный стрелок старшина В. Е. Юрин. Лежали без движения. Мы осторожно подняли их. Таял от жаркого огня снег. Подошла санитарная машина, мы быстро погрузили раненых.

— Уходи! — закричал Щуровский. — Сейчас баки взорвутся!

С горечью глядели мы, как гигантский костер пылал на аэродроме. Не в бою, не от пуль врага — в схватке с небом погибли опытный летчик командир экипажа лейтенант Я. А. Ильяшенко, пришедший в полк из авиагруппы ГВФ, штурман А. И. Колесников, борттехник И. Я. Цирлин и механик этого самолета, который он так любил и берег, техник-лейтенант А. С. Гончаренко. Он был в моем, первом авиаотряде, Леша Гончаренко, тридцати четырех лет, добродушный, спокойный, выдержанный парень, в полной мере разделивший печальную судьбу экипажа. Да, небу все равно, кого экзаменовать.

…Очередная ночь, очередной боевой вылет. Теперь надо бомбить станцию Морозовская. Экипаж А. Д. Щуровского назначен ведущим группы. Морозная ясная ночь едва не стоила ему жизни. Еще на подходе к цели Ли-2 поймали лучи прожекторов, а зенитчики приложили все свое умение, чтобы вогнать Ли-2 в землю. Щуровский довел самолет, отлично выполнил посадку, зарулил на стоянку. Мы — к мотору. Осколками пробит обтекатель, поврежден корпус магнето зажигания.

— Ну что, начальники тяги, есть у нас шанс получить из ваших рук самолет к следующему вылету? — спросил Щуровский. — Или не успеете?

— Успеем, — сказал я. — Идите ужинать, а мы поработаем.

Вместе с мотористом А. В. Батуриным протянули под крыло переносную лампу, поставили стремянку.

— Сколько сегодня? — спросил я Батурина, снимая рукавицы.

— С вечера метеорологи двадцать два градуса намерили, — сказал он. — Но ветер, видишь, разгулялся, так что клади все тридцать…

Мела поземка, большие мохнатые звезды сияли в небе. Лицо, руки жег мороз, к металлу прилипала кожа, Но что поделаешь, надо откручивать винты, болты, гайки… Пока экипаж ужинал и получал новое задание, мы успели заменить и отрегулировать

магнето, «подштопали» обтекатель, опробовали моторы, заправили машину маслом, бензином.

— Неужто, мужики, успели? — из темноты вынырнул командир самолета.

— Успели, — ответил я.

— Спасибо, — просто сказал Щуровский. — Спасибо, братцы. Мы сейчас свой долг отработаем…

— Поосторожней только, — попросил Батурин. — Видимость-то какая…

Его просьба не была обычным дежурным предостережением. Наших истребителей в небе под Сталинградом явно не хватало, чтобы прикрыть самолеты полка. Ли-2 летали чаще всего без охраны, и нужна была отличная техника пилотирования, решительность и отвага, чтобы наносить бомбовые удары и уходить от истребителей врага.

Впрочем, не только немецкие истребители хозяйничали в воздухе. Своим вниманием нас, наземный состав, не обходили и фашистские бомбардировщики. Редко нам выпадали дни и ночи, когда не рвались на нашем аэродроме бомбы. Мы смирились с вражескими налетами и, когда работы было очень много, даже не уходили в укрытия. В начале декабря это едва не привело к жертвам.

На Ли-2, вернувшемся с боевого задания, я с техником А. Т. Милюковым и механиком Н. В. Титовым меняли двигатели, фермы и гидравлические сервоподъемники механизма шасси. Нам помогали мотористы. Рядом стояли еще две машины, на которых велись регламентные работы. Особого внимания на гул фашистских стервятников мы не обратили, хотя я как и положено, скомандовал: «В укрытие!» Милюков с Титовым поднимали краном мотораму с двигателем; они с досадой глянули на меня и продолжали делать свое дело. Свист возник неожиданно. Он стремительно нарастал, мощный взрыв тряхнул землю. Воздушной волной нас сшибло с ног, дверь рядом вырытой землянки вышибло и швырнуло внутрь. Я встал, отряхнулся. Режущая боль полоснула в голове — дала о себе знать давняя контузия.

— Все целы? — с тревогой спросил я.

— Целы, — мрачно буркнул Милюков. — Работать, сволочи, только мешают…

Никто из нас не думал о себе, думали о работе. А ее с началом контрнаступления наших войск становилось все больше. Мы хорошо понимали, как тяжело дается матушке-пехоте каждый клочок земли, отвоеванный у врага. Идти в атаку нужно было по открытой местности, по степи, а враг сидел в траншеях. И нам,

конечно же, хотелось помочь нашим солдатам преодолеть грозные позиции, сделать все возможное, чтобы взятие их обошлось меньшей кровью. Каждый самолето-вылет — это бомбовый удар по врагу, это дополнительные боеприпасы, так необходимые в сражении, это десятки спасенных раненых бойцов… И потому мы старались делать так, чтобы самолето-вылетов полк выполнял как можно больше.

Вот в это напряженнейшее время нам было приказано ввести в строй как можно быстрее неисправные самолеты, стоявшие на ремонте в полку и в ПАРМ-10. Участвуя в тяжелых, изнурительных боях, с августа по декабрь мы потеряли многих товарищей, потеряли и самолеты. Немало машин вышли из строя из-за повреждений, износа, поломок при вынужденных посадках на запасных аэродромах, отказов материальной части. Восстановление Ли-2 шло медленно. Не хватало новых двигателей, воздушных винтов, необходимых запасных частей. К тому же лучших наземных техников мы переучивали для работы в небе, они становились борттехниками, а пополнение из школ ВВС и АДД весьма плохо знало Ли-2 и технологию его обслуживания и ремонта. Чтобы быстрее ввести молодежь в строй, закрепляли за каждым новичком опытных специалистов, наставников. Мне как старшему технику авиаотряда возни с этими ребятами выпадало больше всех. Со мной они вели регламентные работы, устраняли сложные дефекты. Каждая операция требовала предельной собранности, внимания, чуткости рук, точности движений. В авиации нет мелочей, любая оплошность, допущенная на земле, даст знать о себе в полете. Впрочем, и на земле они тоже ни к чему.

…На очередном Ли-2 подошло время сделать «регламент» после 100 часов работы двигателей. Взялись мы за дело с механиком-стажером Н. И. Арсентьевым и механиком И. П. Давыдовым. Проверили двигатели — в одном из цилиндров степень сжатия равнялась нулю. Размонтировали мы его, установили диагноз неисправности: прогорел клапан выпуска.

— Нужен новый цилиндр, — сказал Давыдов. — На морозе клапаны не притрешь.

Он прав. Мы работали на тридцатиградусном морозе, при пронизывающем ветре, а притирка клапанов требует совсем других условий.

— Сними цилиндр с двигателя, который уйдет в капитальный ремонт, — распорядился я. — Заменим только поршневые кольца.

Цилиндр сняли, я проверил его. Подготовили к установке. Я подробно объяснил, как надо выполнять работу, и ушел на другую машину, где меня уже ждали, чтобы опробовать

отремонтированный мотор.

Арсентьев снял поршень с прицепного шатуна, очистил его от нагара, промыл, укомплектовал новыми уплотнительными и маслосборными кольцами — все как положено. Теперь оставалось главное — установить и смонтировать цилиндр с поршнем на картере двигателя. Давыдов смазал поршень с кольцами, расставил их стыки в канавках. Арсентьев обжал кольца специальным приспособлением, и Давыдов начал ставить цилиндр, опуская его осторожно на поршень. Когда он уже был над нижним маслосборным кольцом, Арсентьев не обжал его, а подал команду, дескать, опускай цилиндр. Тут-то и обломался конец кольца. Арсентьев растерялся, не снял его с заглушки, сдвинул по неосторожности ее с окна картера, и обломок упал в полость двигателя.

Давидов, злой и бледный, пришел за мной, доложил о чрезвычайном происшествии. Я вернулся к Ли-2. Арсентьев стоял опустив глаза и нервно теребил тряпку.

— Надень рукавицы, — сказал я ему. — Руки обморозишь, а работать за тебя никто не собирается. Что делать будем, механик? Подкинул ты нам задачу…

Арсентьев молчал. Одно неверное движение, и вот нужно снимать еще два нижних цилиндра, ставить поршень и бензином промывать картер до тех пор, пока злосчастный осколок кольца не выпадет из полости. Я стиснул зубы, чтобы не выругаться. И будто злее стал мороз от этой неудачи, и резче ударил, словно из засады, ветер, круто замешенный на колючем снеге.

Работали весь день, уходя в землянку на обогрев на две-три минуты, когда становилось совсем невмоготу и пальцы рук не сгибались от холода, Арсентьев работал без перекуров. Расстроившись, он и на обед идти отказался. Поздним вечером под заунывный вой метели мы закончили менять поршневые кольца и монтировать все цилиндры. Когда последняя гайка легла на свое место, Давыдов молча сложил инструмент и, не попрощавшись, ушел.

— Пойдем и мы, — сказал я Арсентьеву, — Вот так-то, брат, в нашем деле мух ловить. Ты еще дешево отделался. Запомнится денек?

— Да уж запомнится, будь он трижды проклят, — сказал в сердцах механик-стажер. — Я теперь на эти кольца дышать боюсь.

— А ты не бойся. Ты просто учись у других и работай, чтобы переделывать за тебя не пришлось.

К середине декабря техники, механики, мотористы ходили с опухшими, израненными руками, с осунувшимися, похудевшими, обмороженными лицами, по полк пополнился боевыми

машинами: пять самолетов мы ввели в строй силами техсостава эскадрилий, три — в ПАРМ-10. К вылетам были готовы двадцать восемь машин из тридцати. Едва ли лучше нас выглядели борттехники Леонид Шведов, Николай Алехин, Петр Синельников, Павел Щербина, Федор Ващенко, Михаил Бобков и другие, кто всю тяжесть восстановительных работ разделил вместе с нами. И я не знаю, как точнее сказать: они работали в перерывах между боевыми вылетами или летали в перерывах между работой. Случалось, кто-то к начатой работе не возвращался…

Тяжело давался каждый боевой вылет нашим экипажам. Чтобы нанести наибольший урон противнику, летчики брали в запас мало топлива и много бомб, тем самым вполне сознательно идя на риск — в непогоду малейшая потеря горючего означала посадку вне аэродрома. У своих ли, у врага… Берега реки Россошки летчики, штурманы изучили лучше собственных ладоней, идя на бреющем, прижатые к земле низкой облачностью и снегопадами, Погода, холмы, балки скрывали скопления вражеских войск, склады, укрепления, танки. Работать приходилось на минимально допустимой высоте, а значит — при максимальной вероятности быть сбитым.

Разгорелись напряженные бои. Фашисты, попавшие в котел, дрались с обреченностью смертников.

В госпиталях Донского фронта скопилось много тяжелораненых. Мы получили распоряжение командования 1-й авиадивизии готовиться днем к транспортным перевозкам. Инженер полка майор Н. С. Фомин собрал нас на КП аэродрома, внимательно посмотрел — все ли здесь, и приказал:

— Надо провести тщательную профилактику силовых установок и колес шасси, обеспечить безотказную, бесперебойную работу самолетов на прифронтовых аэродромах. На каждую машину борттехникам дайте в запас по комплекту свечей зажигания, чтобы они сами устраняли возможные дефекты моторов. На подготовку машин отводятся одни сутки.

Мы тогда еще пе знали, что нам предстоят полеты, быть может, не столь рискованные, как боевые, но гораздо более тяжелые. Потому что трудно пережить человеку то, что увидели мы.

…Командир полка Б. П. Осипчук вернулся из полета в сумерках. Очередной снегопад прижал авиацию к земле, и потому на собрании личного состава полка были почти все. Осипчук долго молчал, потом начал говорить, и каждое слово давалось ему с трудом:

— Мы только что облетели аэродромы и посадочные

площадки у самой линии фронта в районе Глушицы, Калача, Перелазовской, Боковской. Побывали в эвакоприемниках и полевых подвижных госпиталях. Там лежат тысячи людей с тяжелыми ранениями. Людей, которым нет цены, потому что они вынесли всю тяжесть Сталинградской битвы, Им нужна наша помощь — незамедлительно, срочно. Мы должны спасти их. Они лежат в палатках, на земле, на соломе, в жутком холоде. Медикаментов не хватает, врачи, медсестры валится с ног… Долго говорить не буду, увидите сами. Но смотреть на это все — очень тяжело. Такой трудной работы мы еще не выполняли…

— Я прошу всех, — Осипчук обвел тяжелым взглядом собравшихся, — работать на эвакуации раненых предельно точно и собрано. Людей будут вывозить в поле, на прифронтовые аэродромы. При нынешних морозах любое промедление с вылетом смерти подобно. Метеорологи, штурманы, механики, летчики — все, от кого зависит судьба полета, должны отдавать себе ясный отчет и том, что нам предстоит. Хочу выразить надежду, что нам не стыдно будет смотреть защитникам Сталинграда в глаза.

И в начале декабря работа началась. Экипажи доставляли на прифронтовые аэродромы войскам Донского фронта остро необходимые грузы. Обратным рейсом вывозили тяжелораненых. Полеты велись преимущественно на малых высотах. После доставки в Балашово раненых выгружали, и санитарные машины развозили их по госпиталям. Часто выпадали дни, когда много тревоги доставлял извечный наш противник — нелетная погода. Целыми ночами на пронизывающем ветру, в морозы Мы работали на самолетах, прогревали моторы. Все готово к вылету, экипажи ждут разрешения, но нет улучшения метеоусловий, и после долгих ожиданий — отбой. Экипажи покидают самолеты с чувством вины. А в чем наша вина?..

Я работал на прифронтовых аэродромах с экипажем лейтенанта А. Н. Першакова. В канун одного из вылетов он разыскал меня поздним вечером у самолетов и сказал;

— Горностаев, ты назначен инженером эскадрильи в экипаж, завтра утром летишь с нами в Калач и Перелазовский. Самолет будет готов к утру?

— Будет, — сказал я.

— Проследи за заправкой горючего. Залей два с половиной бака. Обратным рейсом захватим побольше раненых.

С рассветом машину загрузили медикаментами, медицинским оборудованием. Взяли пять медиков, и мы вылетели в Калач. На аэродроме сдали груз, остались там же и пассажиры. Подвезли боеприпасы, горючее в мягких резиновых

мешках перегрузили в самолет. Погода позволяла, и мы вылетели на Перелазовскнй. Там нас ждали раненые. Они шли к самолету, поддерживая друг друга, отворачиваясь от режущего морозного ветра. Шли в изношенных, прожженных шинелях и ватниках, в валенках, кирзовых сапогах и ботинках в обмотках. «Одежонка-то совсем никудышная для тридцатиградусного мороза», — подумал я. Повязки побурели от крови, бинты ржавого цвета были слегка прикрыты помятыми шапками-ушанками. Мы помогали этим людям войти в самолет. Размещались они молча на фанерных откидных сиденьях, на полу. Глухо застонал молоденький тяжелораненый лейтенант, когда его с носилок перекладывали на моторные чехлы. К нему метнулась медсестра, совсем еще девчушка.

— Воды! — крикнула она мне, — Дай воды!

Я бросился в кабину, схватил фляжку — и к ним. Лейтенант бредил. Он рвался в бой, командовал несуществующим расчетом орудия… В глазах медсестры стояли слезы. Я оставил ей флягу, закрыл дверь.

— Сколько? — сквозь зубы спросил Першаков.

— Двадцать четыре человека, — сказал второй летчик. — Трое тяжелых. Остальные могут двигаться сами, есть обмороженные.

— Сволочи, что делают с людьми, — зло выругался штурман, старший лейтенант Я. С. Меньшиков.

— Взлетаем, — сказал Першаков.

Мы летели на высоте 200–250 метров под нижней кромкой облачности — здесь меньше болтало. Я вышел к раненым. Обожженные морозом, изможденные лица. Кто дремал, кто безучастно смотрел в иллюминатор, где неспешно разматывалось белое полотно степи. Лейтенант затих.

— Слышь, браток, — окликнул меня пожилой танкист с забинтованными руками и головой. — Сверни самокрутку. Тошнит малость, Я ведь в самолетах никогда не летал.

Я с сожалением покачал головой:

— Нельзя, отец, бензин кругом, масло.

— Понятно, — сказал он и закрыл глаза.

В кабине было холодно. Промасленными моторными чехлами я укрыл кого смог.

— Долго еще лететь? — На меня тревожно смотрели раненые. — Лейтенанту плохо.

— Половину прошли, — сказал я, — но погода портится…

Вернулся в кабину экипажа.

— Ну, что там? — не поворачивая головы, спросил командир.

— Лейтенанту худо. Ребята мерзнут.

— Плохо, — сказал Першаков. — Радист! Свяжись с базой, запроси еще раз погоду. Может, пробьемся?

— Снегопад, — сказал через минуту радист. — Видимость плохая. Велено идти на запасной.

— Что делать будем, штурман?

— Нам этими людьми рисковать нельзя, командир, — сказал Меньшиков. — Они свою чашу горя выхлебали. Идем на Новоаннинский, на запасной.

— Ладно, — процедил Першаков. — Курс?..

Мягко прошуршал под колесами снег, затихли моторы.

— Людей переправим в барак, — сказал Першаков. — Кто знает, насколько мы здесь застрянем. Всем придется стать санитарами.

Бережно, осторожно мы снимали раненых с самолета, переводили в барак, приткнувшийся на краю аэродрома. Со штурманом мы перенесли на носилках лейтенанта и еще двух бойцов, которые идти не могли.

— Командир, — окликнул я Першакова. — Вторая половина дня проходит, а они только в эвакогоспитале завтракали. Здесь нас не ждали, обед — только для экипажа. Да и не дойдут они до столовой.

— Съедим только первое, — принял решение Першаков. — Второе и хлеб принесем раненым в котелках. Возьмем в столовой все, что можно.

Погоду «дали» к вечеру. Я дозаправил самолет, снял чехлы с горячих еще моторов и укрыл ими наших пассажиров, Мы вылетели в Балашов, на свой аэродром. Ровно гудели двигатели, темнота окутала самолет. Дверь в кабину открылась, вошел раненый.

— Хлопчики, милые, скоро? Лейтенант умирает…

Мы приземлились в полной тьме. Санитарная машина ждала нас. Техник И. И. Ковалев, механик А. В. Батурин бросились на помощь санитарам, когда началась выгрузка раненых. Измученные, продрогшие, они едва шли к машине, с трудом забирались в кузов. Погрузили на носилки тяжелораненых, лейтенант тихо стонал. Снег резко скрипел под ногами, от мороза тяжело было дышать, немели руки, лицо.

— Спасибо, браток, — тихо сказал танкист. — Вывезли из пекла, теперь будем жить.

Тремя рейсами перевезли их в госпиталь. Последняя машина ушла. В разрывах туч плыла луна, серебрился снег, Я глянул на часы. Полночь, ну что ж, пора начинать готовить машину к новому вылету.

— Включай переноску, — сказал я Ковалеву. — Посмотрим

левый двигун…

На отдых я ушел в три часа ночи. Спал до пяти утра. Позавтракав, пошел готовить машину. И так — день за днем, ночь за ночью,

В середине декабря гитлеровское командование предприняло отчаянную попытку прорваться к окруженным под Сталинградом дивизиям. Две крупные группировки немцев из-под Котельникова, Тормосина перешли в наступление. В ночь на 16 декабря наш авиаполк совершил два вылета и нанес удары по эшелонам с военной техникой противника на станции Дубовской. Мы выполнили задачу. Когда возвращались домой, увидели в предрассветной дымке, как навстречу врагу идут наши танки. Ночью и днем мы готовили самолеты. Часть их уходила на перевозку грузов и раненых, другие с вечера вылетали на доставку горючего, боеприпасов механизированным частям.

28 декабря группа наших Ли-2 с ведущим — командиром полка Б. П. Осипчуком в сложнейших метеоусловиях пробилась к танкистам 25-го танкового корпуса генерала В, М. Баданова и сбросила там резиновые мешки с горючим и боеприпасами.

Морозы делали свое дело. Замедлила течение Волга, пошла шуга, поплыли первые льдины. Переправы начали задыхаться, на правом берегу на аэродромах остро встала проблема снабжения авиации горюче-смазочными материалами, авиатехническим имуществом. В течение десяти дней мы, инженеры, техники, а также десять экипажей Ли-2 находились на оперативном аэродроме в районе Ленинска за Волгой, готовили машины и перебрасывали горючее и все необходимое для обеспечения полетов истребителей и штурмовиков на прифронтовые аэродромы в район деревень Холодной, Малой Орловки и на другие точки. За день совершали до 25 самолетовылетов под непрерывным обстрелом врага. Аэродромы и посадочные площадки на правом берегу были сплошь изрыты воронками от бомб и снарядов. Земля и небо горели. Садились и взлетали наши Ли-2 под артиллерийским и минометным огнем…

Трещали морозы. Налетали бураны. Ветер с воем и свистом гонял по степи мелкий, колючий, сухой снег, больно бивший по лицу. Ночи стояли длинные, темные, дни — серые, короткие

Ночь — наше время. Едва самолеты возвращались домой после трех-четырех боевых вылетов, мы спешили к ним. Тянули от аккумуляторов переносные лампы. При их тусклом свете, стараясь соблюдать светомаскировку, начинали колдовать над машинами. Моторы остывали. Буранными морозными ночами нужно было начинать их подогрев задолго до рассвета. Силовые установки накрывали тяжелыми ватными, пропитанными маслом

чехлами. На специальных подставках крепили разожженные полевые бензиновые лампы (АПЛ-1), и начиналось трех-четырехчасовое бодрствование у них. Мотористы, дрожа от холода, следили за тем, чтобы пламя не перекинулось на двигатель. Тепло от ламп выдувалось ветром, а примитивные противоветровые щиты из тех же чехлов помогали плохо.

То здесь, то там слышались звяканье ключей, шум шипящих ламп, топанье — в попытках согреться, срывалось крепкое словцо — значит, кто-то голой рукой тронул металл и оставил на нем кусок кожи.

К утру приходили борттехники, радисты, стрелки, прибористы, электрики. Начиналось опробование моторов, проверка всех систем, заправка горючим. Подкатывали машины, подвозили грузы, оружие, боеприпасы, медикаменты. Подходили бойцы и офицеры из пополнения, медицинский персонал — всех нужно было перебросить на фронт… Лишь проводив машины в первый рейс, мы могли пойти позавтракать и, не раздеваясь, погреться, вздремнуть у печки в землянке. Едва закроешь глаза, тебя уже будят — возвращаются Ли-2. И нужно вновь идти на мороз, в пургу встречать самолеты, помогать разгружать раненых, готовить машины в новый полет.

А в начале января работы у меня стало вдвое больше. В эскадрилье, разбитой на два авиаотряда, было и два старших техника — К. П. Кольга и я. В составе экипажа капитана В. А. Тишко Кольга вылетел на боевое задание в Белоруссию. При посадке на партизанском аэродроме у озера Червонное их Ли-2 потерпел аварию. Отремонтировали его быстро, а взлететь не успели. Самолет был атакован фашистским бомбардировщиком и сожжен.

Кирилл Петрович Кольга вместе с экипажем в течение двух месяцев воевал в партизанском соединении С. А. Ковпака, а я с помощью инженера эскадрильи Ф. Ф. Плющева все это время обеспечивал подготовку машин всей эскадрильи. Это было непросто. Задания следовали одно за другим.

5 января 9 экипажей произвели 46 рейсов по переброске грузов с аэродрома Балашов к Калачу.

6 января 10 экипажей выполнили 60 рейсов по переброске грузов в район Калача и Боковской.

9 января 11 экипажей, совершив 50 самолето-вылетов, из Балашова в Калач доставили 4,2 тонны медицинского имущества, из Калача в Боковскую — Мостовскую — 7,9 тонны горючего, 10,3 тонны боеприпасов, 3 тонны почты. А в Балашов обратными рейсами они доставили 152 раненых и 85 пассажиров — офицеров и солдат.

К середине января 1943 года положение окруженной группировки гитлеровцев стало катастрофическим… Снабжение ее велось только с воздуха, ночью. Случалось, от фашистских щедрот перепадало и нам.

В январе мы вылетели с экипажами в Ленинск — возить горючее на прифронтовые аэродромы. Однажды наша приводная радиостанция в Ленинске работала на волне, близкой к волне радиостанции окруженных фашистских войск. Шел снег. Ю-52 подошли к нашему аэродрому на высоте 100–150 метров. Мы прекратили заправку самолетов. Трактористы, которые чистили снег на ВПП, заглушили тракторы. Все бросились в укрытия. Но, к нашему удивлению, на аэродром стали падать не бомбы, а большие бумажные мешки. От удара они лопались, и по всему полю разлетались хлеб, колбаса, консервы, галеты, шоколад. Когда «бомбежка» закончилась, я вернулся в самолет. Каким же было мое удивление, когда и в Ли-2 я увидел хлеб, шпиг, сыр, консервы, сигареты. Откуда? Глянул вверх и увидел огромную дыру в обшивке, пробитую мешком с продуктами, который угодил точно в фюзеляж. По надписям на этикетках определил: хлеб — из Польши, шпиг и колбаса — из Дании, сыр — голландский, сигареты — греческие, соль — украинских заводов, консервы — из Прибалтики. Только упаковка — большие многослойные бумажные мешки с прокладкой из соломы — немецкие, да штамп — фашистская свастика.

Вскоре мы улетели из Ленинска. В полете на бензиновой плитке я разогрел колбасу, хлеб, консервы. Накормил экипаж. Щуровский улыбнулся:

— Ну что ж. Как говорится, с паршивой овцы хоть шерсти клок…

26 января войска Донского фронта расчленили окруженную группировку врага на две части — южную и северную. В последний день января был закончен разгром южной части, в феврале — северной.

Через два дня в Сталинграде состоялся митинг его защитников. Отправилась на него и делегация нашего полка, в которую включили и меня. Над городом, над великой русской рекой повисла тишина. Полгода здесь гремела канонада, не стихал гул боя, и вот — тишина! Сталинград лежал весь в руинах, пожарищах, забитый изуродованной, искореженной военной техникой; танками, пушками… Снег припорошил трупы фашистов.

Я шел по Сталинграду и думал: неужели все закончилось? Неужели не будет больше изматывающих морозных бессонных ночей, которые, кажется, выжимали из человека все силы?

Неужели мы выстояли и победили здесь на Волге, у стен Сталинграда?

Да, выстояли и победили! И в этой победе есть частичка ратного труда и нашего полка. Совершено 1165 самолето-вылетов. Сброшено на головы фашистов 10009,5 тонны бомб. Бомбардировочный налет — 3248 часов, Доставлено фронту горючего — 513 тонн, вооружения и боеприпасов — 210 тонн, медикаментов, почты и других грузов — 66 тонн, солдат и офицеров — 1448 человек.

А сколько жизней мы спасли! За декабрь и январь 1942/43 года было вывезено в тыл 5220 человек раненых.

Я шел по Сталинграду и был горд, что воевал за этот мужественный, стойкий, непобедимый город. Я — один из многих тысяч бойцов, авиационный техник…

Глава пятая

Короткая передышка. Боевые потери восполнили самолетами, людьми. Рано утром 24 февраля 1943 года полк вылетел на оперативный аэродром в Миллерово. После бегства фашистов здесь остались целыми четыре щитовых барака, склады с горючим, авиационными бомбами, продовольствием, четыре исправных «Мессершмитта-110». Саперы очистили от мин здания, склады. Однако все ловушки извлечь не удалось. Л. М. Блисецкий и стрелок Ф. Д. Филипповский заинтересовались радиооборудованием Ме-110. Вошли в самолет. Включили аккумуляторы, штурман стал настраивать радиоаппаратуру. Раздался взрыв. Мина была заложена в приемник…

Потихоньку стали обживаться. В бараках стояли большие чугунные печи, топили их разбитыми ящиками от немецких авиабомб. Один из бараков отвели под кухню и столовую. Трофейные овощные консервы шли на завтрак и на обед — по одной банке на три человека.

И снова — боевая работа. Только названия населенных пунктов уже другие: Купянск, Глубокое, Старобельск, Семейкино. Возим топливо для танков, боеприпасы. Летаем на бомбежку.

В середине марта заместитель командующего АДД генерал Н. С. Скрипко прибыл в полк для вручения Орденов и медалей. Конечно же, день этот, 14 марта, стал для нас настоящим праздником.

На следующее утро — вылет в Зимовники, в 12-й гвардейский полк нашей 1-й дивизии, которым командовал полковник Г. Д. Божко. Генерал и здесь вручил награды Родины, в том числе и бывшему летчику-испытателю НИИ ГВФ Константину Андреевичу Романову, с которым я не раз летал в мирные дни на испытания новой техники. Он получил орден Красного Знамени. Короткой была наша встреча, но всколыхнула она в памяти многое. Романов пригласил генерала и его экипаж пообедать. На первое — суп из пшеницы, на второе — каша из пшеницы, на третье — чай. Незавидный обед, но голод не тетка. К вечеру вернулись ни базу, праздник закончился. Но на войне на другие радости рассчитывать не приходилось.

В марте погода в этих краях капризна и непостоянна. Утро встретит тебя голубым небом, веселым солнцем. Снег начинает оседать, ручьи засеребрятся. А к полудню вдруг задует ветер, накатит туман, низкие облака затянут небо.

15 марта 19 наиболее подготовленных для полетов в сложных метеоусловиях экипажей, ведомые К. Н. Ивановым, вылетели на

выполнение срочного боевого задания. Нужно было разбомбить эшелоны врага в Павлограде и на линии Жуковка — Клетня. Дальний полет, почти на полный радиус действия Ли-2. Отбомбились точно. Разведка сообщила, что прямыми попаданиями разбиты эшелоны, станции горят.

Казалось бы, можно перевести дыхание. Но полк в воздухе, а пока полет не закончен, точку ставить рано. Погода ухудшилась внезапно, вопреки всем метеосводкам. Туман накрыл огромный район Балашова… С КП полка был дан приказ идти на запасной аэродром в Труостчино, что находился в шестидесяти километрах севернее Липецка. Семнадцать машин успели сесть до того, как и этот пятачок затянуло плотной серой пеленой. Два самолета — Р. А. Агаева и А. Н. Сидоряка — остались отрезанными от ВПП.

Мы напряженно вслушивались в переговоры экипажей с КП полка, но помочь товарищам, от которых отвернулась земля, ничем не могли. Оба решили идти к Балашову. Топлива оставалось в обрез. Почернело, осунулось лицо Осипчука. Он дал команду экипажам покинуть самолеты и выпрыгнуть с парашютами. Ответил один лейтенант Сидоряк: «Машину не бросим. Идем на вынужденную». Агаев не откликался. Топливо кончилось. Что ждало их в тумане?

Экипажу Сидоряка повезло. Когда топливо подошло к концу, радист Н. А. Пронин запросил атмосферное давление над Балашовом. По нему установили показания высотомера, и Сидоряк пошел на снижение. Он проскочил над аэродромом и сел за железной дорогой., Каким-то чудом машина осталась цела, а экипаж отделался лишь шишками и синяками. Ли-2, ведомый старшим лейтенантом Агаевым, разбился. Погиб командир экипажа, второй пилот А. М. Маркин, стрелок-радист И. В. Петрачков, воздушный стрелок Н. П. Мурыхин.

Штурман А. П. Павлов получил тяжелые травмы, но, остался жив.

Ли-2 Сидоряка приземлился в двух километрах от аэродрома. Нам нужно вернуть его домой. Мы огляделись вокруг: впереди овраг, дома, сзади — насыпь железной дороги, ямы, бугры. А он стоит в конце узкой, относительно ровной полоски земли. Любое отклонение привело бы к катастрофе.

— Повезло ребятам, — сказал старший инженер полка Николай Степанович Фомин.

— Повезло, — согласился я. — В рубашке родились.

Поставив Ли-2 на специальные лыжи, имевшиеся в полку на всякий аварийный случай, развернули на них самолет и тронулись в путь. Пока перекрываешь овраг или ров бревнами и досками, лыжи на мокром снегу, смешанном с землей,

прихватывает мороз и они примерзают. Трактор натягивает трос, он звенит, рвется, опутывает шасси. Приводим все в порядок, подкапываем лыжи, трогаем машину вправо, влево. Снова обрыв. А то с небольшого склона Ли-2 норовит ринуться вниз на трактор, и нужно держать эту машину, словно норовистого коня. Лишь к концу дня Ли-2 встает на свою стоянку.

Март сорок третьего… Коварный, подлый март. 23-го числа ночью попал в зону обледенения и погиб Ли-2 с командиром первой эскадрильи майором К. Я. Меснянкиным, летчиком старшим лейтенантом А. В. Малюгиным, штурманом лейтенантом А. Ф. Даньшиным.

В Старобельске потерпел аварию Ли-2 того же А. Н. Сидоряка. Сильным порывом ветра его при посадке снесло на стоянку истребителей, и один из них воздушным винтом рубанул по концу левого крыла. А на борту пассажир — майор с двумя мешками денег. Пришлось понервничать, пока не прибыла охрана и драгоценный груз не покинул самолет.

Выяснилось, что ремонт обшивки и лонжерона крыла предстоит сложный. Необходимы новый элерон и консоль крыла. За ними пришлось лететь в Куйбышев на авиационный завод.

Волга разлилась, начался ледоход. Мы шли на малой высоте и вдоволь могли налюбоваться весенним разливом могучей реки. Но война напомнила о себе даже в глубоком тылу, на авиазаводе. Сжалось сердце, когда увидели за станками мальчишек, работавших наравне со взрослыми. Им доверяли очень сложные операции, и они не подводили мастеров. Я навсегда запомнил недетскую серьезность и настороженность в их глазах, походку, так похожую на походку взрослых и все же совсем детскую.

Неделю ремонтировали Ли-2 Сидоряка, пока он смог перелететь на аэродром в Лабинскую, куда перебазировался полк.

А мы со Щуровским летали в Подмосковье, в Балашов, на другие аэродромы, где получали воздушные винты, двигатели, другие агрегаты и запчасти, доставляя их в самые разные пункты. Наши изношенные Ли-2 все чаще совершали посадки из-за неисправностей и отказа материальной части.

Однажды терпеть бедствие пришлось и нам. Загрузили новый двигатель, чтоб везти в Новоалександровск, что восточное Кропоткина. Взлетели. Через полтора часа полета в правом двигателе температура масла поднялась до 120 градусов, давление его упало до нуля.

— Что делать будем? — Щуровский поглядел на меня и Олейникова.

— Выключать надо, — сказал Олейников.

— Ладно, выключай. Попробуем на одном дотянуть до

аэродрома у Сосновки, севернее Тамбова.

Александр Дмитриевич Щуровский, командир нашего 1-го авиаотряда 2-й эскадрильи, не любил много говорить. Он предпочитал делать дело. Крепкий, выше среднего роста, всегда подтянутый, собранный, он уважал порядок и аккуратность. К членам экипажа был требователен, расхлябанности не прощал. Мне нравилось с ним летать. Он никогда не занимался мелочной опекой, не донимал придирками, доверял техникам. В неожиданных ситуациях в небе не терялся. Вот и теперь он лишь покрепче перехватил штурвал, чтобы помещать уходу самолета с курса из-за несимметричной тяги. Мы шли со снижением.

— Не дотянем, — сказал штурман. — До Сосновки не дотянем. Высоты не хватит.

— Вижу, — проговорил Щуровский. — Будем искать подходящую площадку.

— Хутор Красный впереди, — сказал А. Т. Пустовойт. — В восемнадцати километрах от аэродрома. Рядом с ним пашня.

— Там и сядем на вынужденную, — принял решение командир.

Аккуратно, мягко, будто при показательном полете он посадил машину с одним работающим мотором на вспаханное поле рядом с хутором. Нашли неисправность.

— Смешно, — сказал Щуровский. — Есть новый двигатель на борту, а лететь не можем. Близок локоток, да не укусишь…

Притащили обломки жердей, доски с колхозного полевого стана, устроили подмостки. Размонтировали винт. Вес его полторы сотни килограммов, и, чтобы снять, пришлось всему экипажу потрудиться. Заменили уплотнения, вернули винт на место. Теперь нужно менять поршневые кольца. Даже на базовом аэродроме эта операция относится к числу весьма непростых. Здесь же, в открытом поле, где на ненадежных подмостках висишь, как воробей на ветке, выполнить ее втройне тяжело. Но на фронте говорили «надо», и никогда не оставалось места для «нельзя». Прошли сутки, как мы вылетели из Монина. Ремонтируем самолет. Дает о себе знать голод.

У женщин, пахавших неподалеку на коровах поле, попросили картошки. Взамен дали им немного бензина. Сварив картошку, съели ее без соли и хлеба. Ремонт закончили поздним вечером и лишь на рассвете с влажной пашни с трудом взлетели и взяли курс на Сосновку. Но там для нашего Ли-2 не нашлось горючего. Пришлось переночевать в избе на разостланной на полу соломе. Только к вечеру доставили бензин и полетели в Новоалександровск.

…Полк, получив только четыре новые машины, приступил к

боевым действиям на Северо-Кавказском фронте. Войска его, нанеся крупные поражения фашистам под Орджоникидзе, Моздоком и Краснодаром, отбросили их на Таманский полуостров. Здесь врагу удалось закрепиться. Он удерживал Новороссийск, низовье Кубани и Тамань как плацдарм для нового удара по Кавказу.

Когда я узнал, что полк перелетает на Кубань, сердце мое дрогнуло. В марте заместитель командира полка Л. Г. Павлов принес письмо от родных. Более полутора лет я ничего не знал о судьбе жены и дочери, уехавших на Кубань. На фронте привыкаешь ко многому, и сердце, кажется, черствеет. Но руки мои так сильно дрожали от волнения, что Павлов взял письмо и сам прочел первую весточку от любимых, близких мне людей. Жена писала, что остались живы, натерпелись страху, унижений, голода, потому что фашисты отобрали корову и последние два пуда муки… Теперь, к счастью, все это позади. И вот мы летим в те самые места, откуда я получил письмо. Не многим на войне выпадает такое во фронтовой судьбе.

С высоты следы войны увидеть непросто. Кубань плыла под крылом залитая солнцем, весенняя, веселая. Голубело небо, зеленели поля, белели цветущие сады. Но на подходе к станице Лабинской, снижаясь, увидели разрушенную железнодорожную станцию, пепелища, пустые улицы.

Аэродром лежал на берегу реки Лаба. Ровное поле. Два барака. В одном разместились полевая кухня и столовая, во втором — общежитие летного состава. Техники, мотористы отрыли землянки. Но жить в них почти не пришлось. Навалилась работа. Ожидая машины из полета, отдыхали прямо на стоянках. После сталинградской зимы, мук и лишений, выпавших на нашу долю на Волге, здесь, у подножия Кавказских гор, все повеселели, глядеть на мир стали радостней. Положение на фронтах не казалось таким гнетущим. Победа под Сталинградом вдохнула в нас новые силы.

Но на следующую после перебазирования ночь, 18 апреля, война расставила все акценты по местам. Лишь сутки было отведено экипажам полка для подготовки к удару по вражескому аэродрому в районе железнодорожной станции Керчь-II. Мы хорошо знали, что полуостров и сама Керчь отлично защищены всеми средствами противовоздушной обороны: от эрликонов до ночных истребителей Ме-110. А вот о том, что фашисты применяют и аэростаты заграждения, узнали только по результатам вылета. Дорогой ценой обошлись нам эти сведения. Три экипажа — и каких! — не вернулись домой в ту проклятую ночь.

На войне случается всякое. Надежда здесь умирает последней. Но в этот раз сомнений не могло быть — по докладам нашей разведки, два Ли-2 наскочили на вражеские аэростаты, один был сбит после выполнения задания. Теперь, когда в полку оставалось все меньше тех, кто воевал со дня его основания, потеря каждого старого товарища отдавалась в сердце все большей болью. Апрельской ночью мы недосчитались сразу трех командиров экипажей из первого набора.

Они были почти одногодками, старшие лейтенанты Александр Федорович Костюченко, Александр Николаевич Сидоряк, Михаил Арсентьевич Петухов. Костюченко не исполнилось тридцати, двум его товарищам было по тридцать два года. Пришли они в полк из авиагрупп особого назначения ГВФ.

Костюченко в полку звали Федоровичем — за добродушный, веселый характер, любовь к философии и постоянное стремление покопаться, как он говорил, «в корне вещей». В сентябре сорок второго, когда враг рвался к Волге, Саша написал заявление в партию. В нем были такие строки: «Жизнь моя принадлежит Родине. В бой с фашистскими варварами хочу идти коммунистом. Храбро и мужественно буду отстаивать каждую пядь советской земли, буду драться не жалея сил, а если потребуется, и самой жизни».

Когда приходилось летать на бомбежку своих городов и сел, Костюченко требовал от штурмана особенно тщательного изучения района цели. Сердился, если не получал ответа на какой-то вопрос. Я помню, как один из штурманов возмутился:

— Не можем же мы перебить фашистов в санатории, а санаторий оставить целехоньким.

Костюченко внимательно посмотрел на него и сказал:

— Надо стараться, штурман. Надо стараться…

Его заслуги отмечены орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, а погиб он, совершив 89 боевых вылетов.

Под стать ему были и его друзья — Саша Сидоряк, вышедший победителем в 85 боевых полетах, Миша Петухов, который рвался в бой, несмотря на любые погодные условия. Вместе с ними для нас навечно ушли в небо и не вернулись штурман эскадрильи майор Алексей Степанович Артемьев, 1907 года рождения, неторопливый, рано поседевший человек, коммунист, награжденный орденами Красного Знамени, Красной Звезды; штурман младший лейтенант Николай Яковлевич Цидилин, который в свои двадцать два года умел вывести самолет на цель и днем и ночью; начальник связи эскадрильи старший лейтенант Рафаэль Аркадьевич Межлумов, отличный знаток радиотехники,

награжденный за исполнение 58 боевых вылетов орденом Красной Звезды; бортмеханик старший техник лейтенант Анатолий Николаевич Журавлев, летавший в Московской авиагруппе боевого назначения ГВФ на помощь осажденному Ленинграду, награжденный за обеспечение безотказной работы материальной части и выполнение 117 боевых вылетов двумя орденами Красной Звезды и медалью «За отвагу»; старший техник авиаотряда Михаил Дмитриевич Дедюрин, обстоятельный, трудолюбивый, за выполнение 90 боевых вылетов награжденный орденом Красной Звезды; второй пилот младший лейтенант А. В. Тюпайлов, стрелки-радисты сержанты Д. Н. Балабанов, А. Е. Грязнов, П. П. Евсеев…

Двенадцать мужчин — чьих-то любимых, сыновей, мужей, отцов мы потеряли в одну ночь. Мне вдруг показалось, что не земля опустела без них — опустело небо… Они ушли из него, оставив последний след в своей жизни кроваво-красными заревами пожарищ в районе аэродрома и железнодорожной станции Керчь-II. Ушли, как и положено солдатам.

Из пополнения приказом командира полка командирами кораблей были назначены А. М. Смирнов, И. П. Михейкин, В. А. Суворов, И. И. Кукушкин, Г. С. Козовякин, А. В. Сорокин. Инженеры, техники, механики поставили в строй три отремонтированных самолета, тем самым восстановив численность машин полка. Мы отомстили врагу за гибель товарищей, совершив за девять ночей 130 самолето-вылетов на бомбежку Саки, Сарабуз, Темрюка, Тамани. Многие летчики знали эти места еще по довоенным полетам в эти края. И потому так точно ложились наши бомбы на аэродромы, склады с горючим и боеприпасами, казармы.

Экипажи шли на риск. Брали на борт как можно больше бомб, заправляли машину горючим с таким расчетом, чтобы его только-только хватило на возвращение домой.

Нам, техникам, инженерам, приходилось тщательно следить, чтобы остаток топлива в баках был никак не меньше расчетного и позволял бы на случай непогоды или других каких причин уйти Ли-2 на запасной аэродром. Первым стал летать на боевые задания с минимальным количеством топлива заместитель командира полка по летной части майор Константин Никифорович Иванов.

Он прибыл в полк на Сталинградском фронте. По нашим меркам человек немолодой — ему уже перевалило за тридцать четыре года, — он очень быстро сумел не только расположить к себе людей, но и остаться при этом исключительно требовательным командиром. Чуть выше среднего роста,

стройный, неторопливый, он в совершенстве владел машиной и щедро делился своим опытом с летчиками полка.

И не его вина, что майской ночью на Ли-2, под завязку загруженном бомбами, при взлете на высоте 20 метров «обрезало» один из двигателей. Иванов успел переключить противопожарный кран, штурман полка майор А. К. Шумилов в то же мгновение сбросил бомбы в режиме на «невзрыв». Ни взрыва, ни пожара не произошло, но слишком малы были высота и скорость, чтобы спасти самолет. Он разбился, погубив экипаж. Из под обломков живым выполз лишь бортрадист старший лейтенант И. И. Дроздов. Истекая кровью, он нашел в себе силы пройти три километра до командного пункта и доложить, что все погибли.

Казалось, эта гибель должна заставить летчиков не рисковать, не стремиться к максимальному взлетному весу изношенных, израненных Ли-2. Но слишком велика была ненависть к врагу, чтобы отказаться от лишней сотни килограммов смертоносного груза.

Фашисты тоже не оставались в долгу. Полевой аэродром у Лабинской был им хорошо знаком. В течение полугода они его с успехом эксплуатировали. И хотя его прикрывали Кавказские горы, это не мешало вражеским бомбардировщикам и истребителям выходить к нему через долину реки Лабы. Удары Ли-2 по скоплениям техники и живой силы гитлеровцев в районах Верхнебаканской, Нижнебаканской, Темрюка, Васильевки, Киевской, Глебовки, Широкой Балки, порта Симеиз в Крыму вынудили немецкое командование бросить против полка авиацию.

Чтобы уменьшить точность ее работы, мы создали ложный аэродром, неподалеку от настоящего. Командовал всем хозяйством на нем летчик лейтенант Петр Томилин. Здесь выкладывали ночной старт, стоял освещенный по ночам макет Ли-2. Когда наши машины возвращались на базу, они снижались к этому аэродрому, но шли дальше с потушенными огнями. Макет же автомашиной таскали по ВПП. В одну из ночей ложный аэродром был обнаружен врагом и массированным ударом с воздуха «уничтожен». Мы смогли передохнуть и спокойно работать, не опасаясь бомбежки.

Своим чередом шла война, но и на войне тому, кто жив, ничто человеческое не чуждо. Тоска по дому, по любимой женщине, детям, родным и близким людям, по тем простым нехитрым земным радостям, которых вовсе, кажется, не замечаешь в мирные дни, с особой силой брала порой на фронте. Вдвойне тяжело было мне. Совсем недалеко от базы лежала станица Усть-Лабинская, где жили жена с дочкой. Маршруты Ли-2

не раз пролегали над станицей, и я с жадностью вглядывался и знакомые улицы, подворья, пытаясь с высоты увидеть своих. Однажды решил послать им письмо «авиапочтой». написал его, указал адрес, вложил в стреляную гильзу ракеты. К гильзе привязал груз. Пролетая над Усть-Лабинской, выбросил письмо на луг у реки Кубани. Надеялся, что подберет его кто-нибудь и передаст по назначению. Мне повезло. Как я узнал позже, мое послание нашел пастух и отнес моим родным.

Однажды комиссар полка Анатолий Георгиевич Павлов вызвал меня. Когда я пришел в штаб, он с командиром полка обсуждал итоги очередного ночного вылета.

— А-а, Горностаев, заходи, — приветливо кивнул Павлов. — Как дела в отряде?

— Идут своим чередом, — сказал я.

— Смогут твои технари суток пять без тебя обойтись? Работу не сорвут?

— Нет, — сказал я. — Ребята надежные.

— Ну что ж, — улыбнулся Павлов, — мы тут с Борисом Петровичем, решили дать тебе пять дней отпуска. Разыщешь семью, передавай от нас низкий поклон. Полетишь на У-2 с Томилиным. Он же тебя и назад доставит.

Я ничего не смог сказать, горло перехватило и на глаза навернулись слезы. Осипчук подошел, мягко подтолкнул к двери:

— Спеши, Николай, — сказал он. — Повезло тебе…

20 мая, когда солнце клонилось к закату, мы летели над Лабой, Петр Томилин приземлил У-2 у самой околицы станицы и тут же взлетел. Я проводил его взглядом и, сдерживая себя, чтобы не побежать, пошел к дому, куда два года меня не пускала война.

…Спала дочь, разошлись соседи, а мы сидели за столом, и больно было мне слушать жену, ее отца, мать.

— Натерпелись мы страху, Коленька, — тихо говорила жена. — Станция рядом, сначала немцы ее бомбили, потом наши.

— Мы тоже бомбили, — сказал я. — Наш полк.

— Вот-вот… Цистерны рвутся, небо в огне, дома, те, что поближе, сгорели. Стекла у нас повылетали. Как только налет начинается, бабка с внучкой хватают подушки, залезут под кровать, накроются, чтобы разрывов не слышать… А мы с отцом — корову на веревку и тащим ее в огород, в яму. Бомбы сыплются… Тяжко нам было. Немцы злые, мадьяры злые. Сталинград клянут, у них и присказка была: «Сталинград — чертов ад». Боялись его как огня.

А потом отступать стали, испугались, что еще один «котел» будет. День и ночь идут, идут через станицу. Последнюю муку из короба выгребли, корову отобрали. Думали, с голоду помрем.

Выжили… Не вернутся они больше, Коля?

— Нет, — сказал я. — Не вернутся.

Пять дней пролетели будто один час. И вот уже У-2 заходит на посадку, я торопливо обнимаю дочь, жену… Удастся ли свидеться еще когда-нибудь? Не попаду ли я в число тех, кто будет занесен в списки потерь?.. Томилин сделал круг над Усть-Лабинской. Мы полетели в полк.

— Вовремя вернулся. Горностаев, — сказал озабоченно Осипчук. — Здесь работка подвернулась весьма непростая, так что придется пораскинуть умом, как ее получше выполнить.

«Непростую работу» нашему полку довелось выполнять по просьбе Центрального штаба партизанского движения. В Крыму попали в окружение и были блокированы карателями и полицаями у подножий гор Чатыр-аг и Черная крымские партизаны. Они сражались не только с превосходящими силами врага, но и с голодом, цингой, болезнями. Им необходима была срочная помощь. Оказать ее могли только мы.

Полеты поручили выполнить группе экипажей, которой руководил капитан А. Д. Щуровский и штурман отряда капитан А. Т. Пустовойт. Мне пришлось не только обеспечивать подготовку пяти самолетов моего отряда, но и самому летать в Крым борттехником в составе экипажа младшего лейтенанта Л, А. Скуднова.

— Летать будем из Адлера, — сказал Щуровский собрав экипажи. — Но горючего для нас там нет. Поэтому на заправку ходить будем к соседям — торпедоносцам Ил-4Ф в Гудауту. После заправки возвращаемся в Адлер, забираем груз и уходим в Крым. Глубина полетов — полтыщи километров, расчетное время в пути пять часов. Ночи сейчас короткие, поэтому задерживаться нигде не рекомендую. О сложностях полетов в горах вы знаете не хуже меня. Нужны предельная осторожность и внимание. Работы много, и чем быстрее управимся, тем лучше. По машинам…

Красный шар солнца тонул в море. Я с техниками закончил проверку всех систем на пяти самолетах. Ждали, когда подвезут груз.

— Не завидую я ребятам в горах, — сказал радист Г. А. Сай. — Немцы сейчас, после Сталинграда, злые…

— Пусть привыкают, — усмехнулся воздушный стрелок М. Н. Стародубов. — Теперь им драпать и драпать.

Подошла полуторка. Десять тюков весом в сто килограммов каждый заняли свои места в грузовой кабине.

— Готовы? — В дверь пилотской кабины высунулся штурман А. Т. Пустовойт. — Надо спешить, а то как бы рассвет над морем не прихватил.

— Готовы, — сказал я, закрыл дверь и занял свое место на широком брезентовом поясе позади летчиков.

— Помчали, — сказал командир.

Ли-2, мягко покачивая крыльями, вырулил на ВПП и пошел на взлет. Мелькнули внизу крыши домов, белая ценная полоса прибоя. Темной синей громадой, застилающей мир впереди, лежало Черное море.

— В море уйдем километров на восемьдесят, — сказал Пустовойт. — Там нас ни один черт не найдет.

— Понял, — сказал командир. — Смотри только мимо Крыма не махни.

Ровно гудели моторы, ночь густела, тьма плотно обволакивала самолет, и если бы не приборы, я мог бы смело утверждать, что машина в воздухе застыла.

— Прошли траверз Туапсе, — сказал штурман. — Усилить наблюдение за воздухом!

В Туапсе были фашисты. Значит, мы перемахнули линию фронта и не исключена вероятность появления ночных истребителей. Все молчат. Такие полеты держат тебя в напряжении, и невольно замыкаешься в себе самом, словно в коконе. Справа черной громадой наплывал Крым. Я помнил его по мирным полетам. Он тогда снял, искрился, и весело смотреть было на эту игру света в ночи.

— Занимаем тысячу метров. — Даже по голосу слышно, как посуровел Пустовойт. — Сигнальные костры выложены треугольником.

— Вижу, — сказал вдруг Скуднов.

Впереди справа мерцали три желтых пятна. Я установил режим моторам, переключил кран питания топливной системы на полный бак и вышел в грузовую кабину. Стародубов распахнул дверь. Холодный ночной ветер ревел в темном проеме. Вместе с Саем мы подтащили первый тюк к двери и уложили его на порожек. Мешок высовывался наружу, обтекаемость машины нарушилась, началась тряска. Я зацеплял один за другим фалы парашютов-полуавтоматов карабинами за трос. Ли-2 лег в вираж. Заревела сирена. Пора! Медлить в горах нельзя ни секунды — костры тут же тонут в ущельях. Отработанным движением правой ногой с силой толкаю тюк вниз, подтаскиваем новый — туда же! Разворот, ожидание, сирена, сброс… Делаем несколько заходов на цель — слишком уж мала площадка, где ждут наши грузы. Работаем в полной темноте, на ощупь. Освещение не включаем, соблюдая светомаскировку. Очередной тюк ложится в проем двери, цепляю фал парашюта за трос. Сирена. Хватаюсь за тот же трос, правой ногой резко толкаю груз, и неведомая сила рвет

меня за левую ногу, я падаю. Левого сапога на ноге нет. Обжигает мысль, что фал зацепил сапог и сорвал его. Мое счастье, что обут я по-летнему на одну тонкую портянку, а то лежать бы мне сейчас где-нибудь на камнях Крыма. Поднимаюсь, заодно нащупываю и сапог, в проем двери он не попал. Стародубов закрывает дверь, и сразу в самолете становится тише.

— В рубашке ты, Николай, родился, — смеется он.

Мне не до смеха. Ухожу в кабину к летчикам. Летим домой. Небо на востоке едва заметно светлеет, но мы успеваем вернуться в Адлер до наступления рассвета. Однако здесь новости неутешительные. Разгадав или узнав через предателей систему партизанских костров, враг выложил ложные сигналы, на которые и была сброшена часть грузов. И все же мы поработали неплохо. По донесениям разведки, партизаны получили 49 тонн продовольствия, 5 тонн боеприпасов. Было десантировано 16 парашютистов.

Глава шестая

Четыре месяца — с 16 февраля по 17 июня 1943 года — полк воевал на Северо-Кавказском фронте. 954 тонны бомб сбросили наши экипажи на головы врага, выполняли другие задания. И все же улетали мы из Лабинска с чувством горечи. В Крыму, на Таманском полуострове, над Керчью мы потеряли 29 боевых товарищей и 6 самолетов. Они навсегда остались на Северном Кавказе, А наши Ли-2 легли курсом на Центральный фронт.

…Опытный, обстрелянный боец по многим незначительным признакам чувствует, что скоро будут большие бои. Ощущали это и мы. Затишье перед грозой — вот что встретило нас в России, если можно назвать затишьем в какой-то мере стабилизировавшуюся линию фронта на Орловско-Курском выступе.

Разговоры вертелись вокруг одной темы: что же будут делать дальше немцы? Где нанесут очередной мощный удар?

Однажды утром на самолетную стоянку пришел комиссар полка А. Г. Павлов. Он часто заходил к нам после полетов. Благодарил за хорошую подготовку самолетов к боевым действиям, рассказывал о последних новостях. На этот раз разговор пошел о том, что командование полка, летный состав озабочены состоянием готовности машин к боевым вылетам.

— Вашими руками здесь, на земле, куется победа в воздухе, — Павлов оглядел нас. — Экипажи должны быть абсолютно уверены в надежности работы всех систем машины, а не вдаваться в размышления и сомнения, сработает ли в критической ситуации тот или иной механизм. Что мешает вам в работе? В чем нужна наша помощь?

— Запчастей не хватает, — сказал техник В. Т. Милюков. — Мы провели тщательный осмотр машин. Дефектов много, хотя они и мелкие. Но в авиации мелочей нет.

— Ещё что мешает скорейшему вводу в строй всех Ли-2?

— Будут необходимые материалы и запчасти — за нами не заржавеет, товарищ комиссар, — сказал техник К. К. Стрельников. — У каждого из нас свои счета с Гитлером. Спать, есть не будем, а машины в строй поставим…

— Договорились, — подвел итог беседы Павлов.

Уже на следующий день с центральной базы снабжения доставили несколькими рейсами агрегаты, цилиндры, поршневые кольца… Работа закипела с новой силой. Через трое суток число дефектов резко снизилось.

Полк стал пополняться новыми людьми: летчикам»

штурманами, радистами, воздушными стрелками. В основном это были молодые парни, только что закончившие училище. Их вводил в строй экипаж Щуровского, в который едва ли не каждую ночь включали и меня. За ночь выполняли по тридцать-сорок взлетов и посадок.

В конце июня подошел и наш черед перейти к массированному боевому применению Ли-2. Полк получил приказ бомбить аэродромы врага в районе Ольсуфьева и Карачева. Отлично защищенные с земли, прикрытые с воздуха, они представляли собой почти неприступные цели.

Удары решили наносить тремя эшелонами, которые поведут майоры Н. В. Савонов, В. Д. Ширинкин, И. Н. Владимирцев. Три ночи подряд мы выпускали самолеты в полет и с тревогой ждали их возвращения. Они пришли без потерь. А те повреждения, которые получил Ли-2 старшего лейтенанта П. И. Фурсова, можно было и не считать, ведь на обоих аэродромах штурманы лидеров капитаны А. Т. Пустовойт и Н. А. Абрамов ясно видели большие пожары и взрывы. Врагу нанесен ощутимый урон.

Ночью пятого июля я лечу в экипаже капитана В. А. Тишко к железнодорожной станции Унеча. Нет уже у меня того волнения перед боевым вылетом, что я испытывал в начале войны. Нет и страха быть убитым. Война притупляет чувство самосохранения. Ровно гудят моторы, в небе сияют звезды. Линия фронта пульсирует огнем, вспышками разрывов. У нее своя особая жизнь, на которую мы глядим с высоты с обычным, присущим каждому человеку любопытством. А ведь там, внизу, кто-то сейчас гибнет, кто-то побеждает… Но она не равнодушна и к нам. Метнулись в небо лучи прожекторов, рядом расплели дымные шлейфы малокалиберные пушки, заплясали огоньки четырехствольных эрликонов

Огненная полоса остается позади. Снова темнота со всех сторон, убаюкивающий гул моторов. Гляжу на часы, маленькая стрелка застыла на цифре 2.

— Через шесть минут будем над целью, — уточняет паше положение штурман П. В. Романчук.

И будто в подтверждение того, что станция недалеко, самолет встряхивают разрывы зенитных снарядов. Впереди вспыхивают желтые световые купола — это наши Ли-2, шедшие впереди боевого порядка основной группы, сбросили над Унечей САБы. Пробираюсь в грузовую кабину, распахиваю дверь, подтаскиваю поближе открытые ящики с мелкими бомбами. Ли-2 вздрагивает, две фугаски уходят к земле. Вираж. Второй заход. Сирена. Вот теперь моя очередь. Толкаю за борт ящики, самолет снова подбрасывает вверх — пошли бомбы крупного калибра. Крепко

упираюсь в стены фюзеляжа и, пристегнувшись за фал, через проем двери гляжу на нашу работу. Ревет ветер, и в этом реве в самой гуще эшелонов, которыми забита станция, распускаются, как диковинные цветы, разрывы бомб. В глаза бьет, ослепляет мертвый белый свет прожектора. «Поймали, сволочи», — подумал я, захлопнул дверь и тут же услышал голос стрелка Павла Радченко:

— Вижу истребитель, командир! Огненный пунктир трассирующей очереди перечеркнул темное стекло иллюминатора. Заговорили наши пулеметы, зазвенели гильзы. Кабину заволокло пороховым дымом. Машина резко уходит вниз и вправо. Едва успеваю ухватиться за трос. На земле, вставшей дыбом, бушуют пожары, и, кажется, мы падаем в самое их пекло. Неужто сбили?! Но Ли-2 мягко выходит из пике у самой земли, и пока я добираюсь до своего места, самолет уже окутывает темнота.

— Спасибо, командир, — в наушниках веселый голос Радченко. — Обманули мы фрица.

— Но он нас вроде все же зацепил, — устало говорит Тишко. — Будет тебе работа, Горностаев.

Проходим линию фронта, напряжение боя спадает. Коротко вспыхивает прожектор, указывая направление посадки, и вот, подрагивая на неровностях земли, мы уже катим по ВПП. Нас встречают техник с мотористом.

— Ну как? Все целы?

— Мы-то целы, — я иду к правому крылу, — а вот крылышко нам подпортили.

В консольной части — сквозная дыра от прямого попадания снаряда. Старший инженер полка майор Н. С. Фомин лишь покачал головой: «Счастливо отделались». Одна за другой на свои самолетные стоянки заруливают машины. Разговоры, возгласы, смех… Это на тех стоянках, где закончилось тревожное и томительное ожидание. На других — тишина. Лишь плавают огоньки самокруток. Экипаж уходит отдыхать, а я вместе с техником и мотористом начинаю дефектацию материальной части, проверяю на чистоту фильтры масляной и топливной систем.

С рассветом на помощь нам пришли слесари и клепальщики. Дыра в крыле большая, и им придется повозиться, чтобы залатать ее к ночи. Сегодня на стоянках голоса чуть тише, чем обычно, и звон ключей и металл как будто глуше. Мы стараемся не смотреть туда, где на пустой стоянке терпеливо ждут свой Ли-2 техник И. И. Ковалев и моторист Г. В. Ляпунов. Ждут, надеются — вдруг произойдет чудо, хотя всем ясно, что самолет и экипаж

младшего лейтенанта Л. А. Скуднова больше не вернется на стоянку.

Скуднов прибыл в полк в июле 1942 года. Он отлично воевал под Сталинградом, на Северном Кавказе. Вместе с ним я четыре ночи летал к партизанам Крыма доставляя грузы и боеприпасы. Он и в последнем полете прорвался к Унече, выполнил боевое задание. Доложил об этом на КП полка, а через три минуты связь оборвалась — самолет был сбит зенитками.

Неприкаянно смотрят в небо Ковалев и Ляпунов, бесцельно бродят по стоянке. Где найти слова, чтобы сказать им, что чуда не будет. А они в него верят…

От тягостных раздумий отвлек пропагандист эскадрильи техник В. Т. Милюков. Он вернулся с КП полка и принес весть о том, что, по сообщению Совинформбюро, сегодня утром, 5 июля, фашистские войска перешли в наступление на направлениях Орел — Курск и Белгород — Курск. Враг бросил в сражение крупные силы. Тяжелые бои развернулись по всему фронту,

— Похоже, здесь новый Сталинград начинается, — Мрачно завершил свой рассказ Милюков.

К вечеру полк получил приказ нанести удар по сосредоточению живой силы, танков, самоходных орудий и другой военной техники врага в районе железнодорожной станции Глазуновка, в трех десятках километров южнее Орла, откуда гитлеровцы пытались прорваться в направлении Понырей.

— Ведущими групп пойдут Савонов, Владимирцев, Ширинкин, Ваканья, — подвел итог предполетного разбора Б. П. Осипчук. — Думаю, эта битва будет главной битвой нынешнего лета. Вы видели, сколько техники и людей Гитлер притащил в эти края. Так что без работы не останемся.

Когда экипажи вернулись после первого вылета, командир нашей второй эскадрильи майор И. Н. Владимирцев сказал, выйдя из Ли-2:

— Ад там, Коля, сущий ад. Такого мы еще не видели.

В ту ночь и в последующие полк сделал по два боевых вылета. На третьи сутки битвы положение сложилось настолько напряженным, что, несмотря на дождь и сильные грозы, 16 экипажей получили приказ разбить с воздуха скопление войск и танков врага на передовой в направлении Понырей. Поскольку лететь нужно было недалеко, топлива брали мало, бомб — фугасных и осколочных — как говорится, под завязку. Все экипажи вернулись домой, за исключением Ли-2 А. Л. Велданова. Он был подбит истребителем, но Велданову удалось перетянуть через линию фронта и посадить поврежденную машину на лес.

Еще две ночи подряд полк бомбил узлы сопротивления врага

в полосе Брянского фронта — Дудино и Жуковку, потом походные колонны резервов, шедшие из Орла, танки в Волхове. 18 июля 14 экипажей бомбили эшелоны врага в Навле, затем Орел, Моховое… В этих пилотах был подбит и загорелся самолет старшего лейтенанта Ф. В. Спицина. Экипаж выбросился с парашютами, но штурман Я. А. Гольдман погиб. Там же, на станцией Моховой, сбили самолет лейтенанта М. И. Бокача; экипаж погиб.

20 июля после бомбардировки Орла был сбит и погиб экипаж заместителя командира первой эскадрильи старшего лейтенанта В. Т. Осадчего…

Погиб, погиб… Слово какое жестокое! А ведь Миша Бокач в свою смерть не верил. Весельчак и балагур, он был рожден для жизни. Прошел через такие огни и воды, что нам и впрямь порой казалось, что он заколдован. Оказалось, нет.

Навсегда вместе с ним ушел в небо летчик-инструктор Владимир Тимофеевич Осадчий. В полку он летал с первых дней его создания, совершил 278 боевых вылетов. Скромный, неспешный в движениях, он был люби нем у молодых летчиков, которых вводил в строй.

Карачев, Михайловская, Севск… Длинные жаркие дни, короткие тревожные ночи, наполненные разрыва зенитных снарядов, светом прожекторов, опасностью атак ночных истребителей, пожарищами внизу и огненными следами уходящих к земле сбитых Ли-2 старше лейтенанта Г. М. Глазкова, лейтенанта В. А. Казенов.

Не знаю, по каким законам, но нечеловеческое напряжение, которое испытывали на передовой наши бойцы, передавалось и нам. Мы жили в той же тревоге и судьбу битвы. По двое-трое суток почти не смыкали глаз, встречая и провожая в бой самолеты. Горела земля, горело небо, и в этом огне один за другим исчезали наши товарищи. А потом даже природа пришла в ужас от того, что творилось на Курской дуге.

23 июля во второй половине дня, когда самолеты уже были готовы к ночным полетам, тяжелая черная туча с запада заволокла небо. Прошумел, взметнул пыль и затих ветер. А потом рванулся на аэродром, словно из засады, и под проливным дождем стал ломать и корежить самолеты. Порывы его неслись со скоростью 30–40 метров в секунду. В полку объявили боевую тревогу, и все бросились спасать машины.

Ветер разворачивал и стаскивал их со стоянок, ломал кронштейны рулей управления. Один Ли-2 штормовой порыв перебросил через кювет на шоссе. Десять машин вышли из строя. Трое суток без сна и отдыха весь инженерно-технический состав

вместе с ремонтной бригадой из ПАРМ-10 под руководством Н. С. Фомина ремонтировал рули, разрушенные узлы заменял новыми, проверял системы управления Ли-2. И вернул их в строй. А через день после этой напряженной и тяжелой работ летчику лейтенанту Куприянову и мне приказали вылететь в Монино и получить для полка шесть новых Ли 2.

Они стояли далеко в углу большого летного поля у опушки леса. Такие же чистенькие, зеленые, как листики берез. Я с грустью смотрел на эти мирные машины, которым предстояло вскоре тоже идти в бой, как и их предшественникам. И кто знает, какая судьба им уготована. Времени на проверку документации, опробование систем и моторов на всех режимах нам потребовалось немного. Куприянов с бортмехаником-стажером и радистом на первом новеньком Ли-2 тут же вылетел на свой аэродром. А я, чтобы не терять времени впустую, решил перегнать оставшиеся пять машин поближе к старту. За работой не заметил, что дело идет к вечеру и начинаются боевые вылеты. Спохватился лишь тогда, когда увидел, что могу помешать на взлете бомбардировщику. Но спешка делу не подмога. На развороте машину занесло, и левое колесо, сойдя с рулежной дорожки, попало в плохо засыпанную воронку от бомбы. Самолет накренился и встал. Я выключил моторы и вышел, оценил обстановку и решил, что нужно прокопать пологий выход из воронки для колеса. Вскоре я вырулил из ямы, отрулил Ли-2 на стоянку. Когда вышел из самолета, ко мне подошла командир 101-го авиаполка Герой Советского Союза Валентина Степановна Гризодубова. В ее взгляде приветливого было мало:

— Кто вы такой и кто вам разрешил перегонять самолеты на другую стоянку, да еще во время взлета бомбардировщиков?

Я назвал себя, начал было оправдываться, но она коротко приказала: «Я — Гризодубова. Передайте Осипчуку, что я объявляю вам замечание за нарушение правил рулежки самолетов».

И ушла. Не очень-то приятное знакомство со знаменитой летчицей. Но что поделаешь? Самолеты в полк я перегнал вместе с добавкой — замечанием Гризодубовой.

Бои на Курской дуге стихали. Измотав врага в обороне, наши войска мощным рывком перешли в контрнаступление. Но полку пришлось в конце июля и в первой половине августа участвовать в наступательных операциях войск Ленинградского фронта. Бои шли южнее Ладожского озера по болотистым местам перед Синявскими высотами. На них и за ними враг создал Мгинский укрепленный район с мощными опорными пунктами, к которому вели железные и шоссейные дороги. Его нам и нужно было

разрушить.

На Ленинградский фронт мы перелетали с одной мыслью: сделать все возможное, чтобы облегчить участь ленинградцев, чьим подвигом мы не могли не гордиться И вот уже заход на посадку над Хвойной: тот же шлейф пыли за приземлившимся самолетом, те же комары и будто не было целого года ожесточенных боев. Но они были. Многие из тех, кто всего лишь год назад взлетал с этой пыльной песчаной полосы, до нее не долетели. Очень многие…

Август сорок третьего для полка стал сложным временем. Короткие ночи, плохой аэродром, близость линии фронта, плотное соприкосновение своих и вражеских частей. Последнее обстоятельство требовало тщательны расчетов и особой точности бомбометания. Это изматывало людей. Ведущими групп летали только опытные, обстрелянные командиры. Контролировали работу полк при выполнении заданий заместитель командира полка по политчасти подполковник А. Г. Павлов и начальник политотдела первой дивизии АДД В. Р. Дорощенко. Бомбить пришлось передовую линию врага, узлы сопротивления на Мге, доты, дзоты… Наша работа пришлась не по нутру фашистам. И они не замедлили огрызнуться.

В ту ночь мы получили приказ произвести два боевых вылета для ударов по передовой. Еще до захода солнца на старт выкатили спецмашины с прожекторами и радиостанцией. Едва сумерки затуманили лес, с КП взлетела зеленая ракета. Можно начинать. Ли-2, тяжело груженные бомбами, с ревом поднимались в небо и исчезали за зубчатой кромкой леса.

Вот набрал скорость, покатился очередной самолет и тут же — откуда он только взялся! — его атаковал «Хейнкель-111». Одна за другой с воем понеслись вниз 100-килограммовые бомбы. Фонтаны огня, дыма и пыли. А когда пелена ее рассеялась, мы увидели, что старт уничтожен. Дымилась разбитая машина с прожекторами. Погибли водитель и прожектористка. Осколками бомбы тяжело ранен в обе ноги старший штурман полка майор С. С. Соколов, командира полка Б. П. Осипчука взрывом оглушило, сбило с ног и забросало песком и глиной. Ли-2, к счастью, успел взлететь и ушел на задание.

Всю ночь мы ликвидировали последствия бомбежки. Однако уроков из того, что случилось, не извлекли.

На следующую ночь, когда Ли-2 возвращались домой, тот же «Хейнкель-111» пристроился в хвост очередной машине. И, как только она вошла в луч посадочного прожектора, ударил по ней из всех пушек и пулеметов. Аэродром мгновенно погрузился в темноту. Самолеты, находившиеся в воздухе, погасили бортовые

огни и ушли в зону ожидания. А фашистский самолет, снизившись до высоты бреющего полета, обстрелял палатки техсостава, белеющие на опушке леса, сбросил бомбу большого калибра в районе блиндажа КП полка. От взрыва в нем обвалился бревенчатый настил. А налет этот сорвал запланированный второй боевой вылет.

Стало ясно, что район аэродрома вражеские летчики изучили хорошо, и поэтому подобной беспечности мы уже не допускали. А вскоре узнали, что немецкий «гость» был сбит нашими истребителями.

Не обошлось без потерь и у нас. Ночью 11 августа при бомбардировке Мги истребителем Ме-110 был сбит самолет лейтенанта В. П. Цигенько. А чуть позже, когда полк вновь вернулся на Центральный фронт, мы потеряли еще один экипаж.

Пришел приказ нанести удар по крупной авиабазе фашистов в районе Сещи. Она была плотно прикрыта средствами противовоздушной обороны, хорошо охранялась истребителями. Ли-2 прорвались к аэродрому, нанесли точные бомбовые удары, уничтожив склад с горючим. Но радость нашу омрачила горечь потери — при налете на Сещу был сбит самолет старшего лейтенанта А. Г. Петровского. Сын заместителя Председателя Президиума Верховного Совета СССР Григория Ивановича Петровского Саша безукоризненно выполнил 76 боевых вылетов. Исключительно дисциплинированный летчик, смелый и находчивый в трудных ситуациях, он был удостоен двух орденов Красного Знамени за боевые заслуги. Вместе с ним мы недосчитались и штурмана младшего лейтенанта Н. Ф. Костина. Погибли и остальные члены экипажа.

Но если боевых товарищей мы теряли в бою, то самолеты все чаще выходили из строя из-за того, что быстро старели. Летом на песчаных пыльных полевых аэродромах машины изнашивались, двигатели перегревались, выходили из строя. Техники, инженеры работали днем и ночью, но там, где выдерживали люди, не выдерживал металл. И все же мы предпочитали сами вводить самолеты в строй, так как сроки ремонта в ПАРМ-10 затягивались.

В короткие минуты сонного забытья мне снились воздушные винты, лебедки, бензобаки, шасси, моторы. Они жили в моих снах своей особой жизнью, и я, бывали, просыпался от того, что меня бросало в холодный пот, вдруг казалось, что на Ли-2, улетевшем за линию фронта, нет моторов. Или поршневые кольца поставлены и в том порядке. Или разрушена гидросистема… Эти сны мучили нас, спали мы вполглаза в постоянной тревога за машины. В те дни высохли, почернели от солнца и работы лица

наших лучших техников К. П. Родина, И. И. Ковалева, Н. С. Котова, И. П. Карпущенко, В. Т. Милюкова и других. Наши тяготы в полной мере делили бортовые техники Л. И. Шведов, С. Е. Олейников, И. Д. Григорьев, Л. И. Орлов, А. И. Захаров… Вернувшись с боевого задания, вздремнув несколько часов, они приходили к своим самолетам, чтобы помочь нам подготовить Ли-2 к очередному ночному вылету за линию фронта.

Неброская, невидная у нас работа. И наши маленькие победы, такие, как продление ресурса моторам на 100–150 часов сверх нормы, вплетались в другие маленькие победы каждого бойца, экипажа, расчета орудия, взвод и роты… Вплетались, сливались в одно целое, и тогда рождались большие успехи фронта. 5 августа Красная Армия освободила от немецко-фашистских захватчиков города Орел и Белгород. Москва салютовала своим доблестным войскам двенадцатью артиллерийскими залпами из 120 орудий. Это был первый салют в Великой Отечественной войне. Мы ликовали. Разгромив врага на Курской дуге, мы почувствовали первое дыхание Победы. Москва салютовала и нам!

Глава седьмая

Мы долго несли в своих душах отзвуки первого салюта. Он стал для нас той точкой отсчета, с которой мы начали свой путь к Победе. И потому, когда наши войска повели наступление на Брянском направлении, больше месяца мы летали в каком-то приподнятом настроении, работа спорилась. Рославль, Новозыбков, Бетлица, Духовщина, Полоцк, Язвено, Егорье, Ельня — эти и десятки других населенных пунктов были отмечены на картах как цели, по которым нужно нанести бомбовые удары. Мы наносили их и знали: чем точнее наша работа, тем быстрее минует их линия фронта, ползущая на запад к нашей государственной границе.

В середине сентября 1943 года часть экипажей летала с прифронтового аэродрома Волосово. По два-три боевых вылета за ночь удавалось совершить на уничтожение узлов сопротивления врага в Смоленской области. Мы, техники, помогали летчикам в меру всех своих сил, и порой приходилось и самим идти в полет.

17 сентября, когда машины были готовы к вылету, ко мне подошел расстроенный чем-то лейтенант Г. С. Козовякин.

— Снимайте бомбы, — огорченно приказал он. — Наш воздушный стрелок заболел, а в резерве — никого.

— Погоди, — сказал я. — Попробую поговорить с техником по вооружению. Может, кто и полетит с вами.

— У вас своей работы по горло.

— Ничего, выдюжим.

Разговор старшего лейтенанта М. И. Короткова с механиками по вооружению был недолгим.

— Я полечу, — сказал старшина Я. И. Остапенко. — Зачем же добру пропадать? — Он похлопал по лоснящейся туше фугасной бомбы. — Мы его доставим по назначению.

Ли-2 выполнил задание. Но на посадке его настигли «Хейнкели-111». Бомбы легли на старте, по ВПП, на самолетных стоянках. Когда разрывы стихли и мы с Милюковым выбрались из полузасыпанной щели, то узнал что осколками бомб убит Остапенко и моторист С. К. Котляров. Экипаж Козовякина снова остался без стрелка.

— Пусть лейтенант готовится к вылету, — сказал подходя ко мне, товарищ Остапенко, тоже механик по вооружению, старший сержант Н. И. Краснов. — Я полечу с ними. Должок теперь за мной…

— Куда ты полетишь? — услышав слова Краснова, вскинулся Коротков. — Три машины без бомб стоят, боезапас расстрелян…

— Вот когда все сделаю, тогда и полетим с Козовякиным.

— Вы что, ошалели? — Коротков попытался было удержать его. — Остапенко погиб, Синюков летает, ты — туда же…

— Что делать? — грустно улыбнулся Краснов. — На земле вы без нас как-нибудь управитесь, а вот в небе без стрелка не разгуляешься. Сами знаете.

Я понимал их. Мне и самому хотелось в бой. Что может принести большее удовлетворение человеку на войне, чем честно выполненный долг перед Родиной? Оставаясь на аэродроме, за линией фронта, мы в душе все же завидовали тем, кто улетел на задание.

— Ладно, — сказал Коротков Краснову. — Возвращайся только.

Он вернулся. Но на этот раз не вернулся старшина Я. К. Синюков. Самолет, в экипаже которого он летел, был сбит истребителем. Стрелок, однако, успел покинуть горящую машину и выбросился с парашютом. Лишь через 23 дня мы увидели его снова.

В конце сентября пришел приказ готовить машины к выполнению транспортно-десантной операции. Мы очень тщательно проверили исправность дверей, фиксацию их в открытом положении. Укомплектовали боезапас, взяли все необходимое и перелетели на аэродром Михайловка, располагавшийся северо-западнее Лебедина. Мы должны помочь войскам Воронежского фронта и форсировании Днепра и захвате плацдарма в районе Канева. Вместе с нами на тот же аэродром перебазировались Ли-2 других частей АДД и 1-я авиатранспортная дицизия ГВФ.

Просторный аэродром с грунтовым покрытием хранил следы пребывания фашистов. Похоже, что устраивались они здесь надолго. Истребители укрывались и многочисленных капонирах, добротные теплые бараки могли приютить всех, кто нужен на аэродроме, а чугунные печи — обогреть в любую стужу. Но удержаться и теплых бараках им не удалось. Пришлось драпать под ударами войск Воронежского фронта, которыми командовал Н. Ф. Ватутин.

Вскоре каждый экипаж получил задание взять на борт по 27 десантников с полным вооружением, боеприпасами и продовольствием на двое суток. Десантировать их надо было на правый берег Днепра, поближе к Каневскому лесу. Боевая задача им выпала нелегкая: вместе с партизанами отвлечь на себя часть сил врага с тем, чтобы облегчить нашим войскам форсирование Днепра.

Экипажи нашего полка взлетели первыми, набрали высоту и

легли на курс. За рекой их встретил сильный зенитный огонь, но обошлось без потерь. Выбросом первой группы парашютистов руководили штурманы В. П. Орехов, Т. А. Иванов, А. Т. Пустовойт, И. С. Руденко, А. К. Вдовиченко.

Работа в ночном небе оказалась чрезвычайно сложной. Резко ухудшилась погода. Густой туман закрыл район десантирования, костры на левом берегу, которые должны были помочь экипажам точно выйти в заданный квадрат. Из-за этого не удалось накрыть бомбами район выброса и подавить зенитки. Сильный ветер сбил с толку молодых, неопытных командиров экипажей и штурманов из других частей, и кое-кто из десантников оказался или у своих, или в воде. На Ли-2 Полякова у одного из воинов парашют зацепился за стойку хвостового колеса. Бортмеханик Н. К. Потапов через открытый люк ножом, закрепленным на специальной дюралюминиевой трубе, обрезал стропу и спас парашютиста. Задачу выполнить удалось. За три вылета в одну ночь на правый берег Днепра экипажами только нашего 102-го полка было сделано 54 самолето-вылета, выброшено в заданном районе 935 десантников и груза общим весом около 27 тонн.

Близилась третья зима тяжелой войны. В начале октября полк перелетел на аэродром Воротынска, в двадцати километрах от Калуги. В этом же районе неподалеку от нас раскинули свои порядки и ПАРМ-10. Вместе со специалистами мастерских начали подготовку Ли-2 к зимней эксплуатации. Мы делали свое дело и ждали от батальона аэродромного обслуживания ремонтированные и новые зимние чехлы на силовые установки, бензиновые лампы АПЛ-1 для подогрева двигателей, необходимые материалы для утепления трубопроводов. Но заморозки ударили раньше. Без чехла без ламп нам пришлось худо. Объем работ по подготовке машин к вылету резко возрос: двигатели перед запуском нужно было подогревать без необходимых приспособлений, к тому же началось обледенение самолетов. Лед приходилось удалять теплой водой, которую нужно греть и греть, а расход ее все увеличивался. К тому же при шел приказ срочно перекрасить в черный цвет нижнюю поверхности крыльев и стабилизаторов. Он должен был и спутать карты немецким радиолокаторам. Насколько эффективен этот защитный цвет, никто, видимо, не знал, так как новые самолеты с заводов мы получали обычного серого цвета. Однако красить пришлось.

Работы навалилось столько, что даже о самих себя позаботиться не могли. Жили в старых, ветхих землянках, полуразрушенных домах. В конце октября выпал снег, ударил мороз до пятнадцати градусов. Зима. Оглядел свое жилище —

холодный пустой дом с разостланной на голом полу соломой. Печь разрушена немцами. Единственное его достоинство — близость к аэродрому. «Надо бы подремонтировать домишко, — подумал я. — Сколько дней даже не раздевался. А когда ремонтировать? Черт с ним, перебьюсь».

Холодное серое утро заглядывало в чудом уцелевшее окно. Я ждал, пока рассветет, и думал о том, что волею войны поменял столько жилищ, что мне уже совершенно все равно, где жить, в каких условиях. Война лишает человека многого, убивает даже чувство дома. А с собственной Родиной приходится знакомиться совсем уж чудовищным способом — бомбить свои же родные города и села. Что мы только не бомбили в эти дни! Станцию Старый Быхов, южнее Могилева, район Невеля, Городок, район Кулаковщины — Демкино, Вышедки, Калинковичи, Чурилово… И везде зафиксированы взрывы, пожары… Двойственное чувство испытываешь, глядя них. Удовлетворение и горечь. Горечь от того, что, вынужден бомбить, предавать огню чей-то дом, двор лишь потому, что они заняты врагом. Причем разрушаешь все это со смертельным риском для себя же.

Я подумал о том, что вот до сих пор неизвестна, судьба старшего лейтенанта Рассадина. Его экипаж бомбил станцию Старый Быхов. Сработали на славу. А когда возвращались, на Ли-2 насел вражеский истребитель. Его атаку удалось отбить второму летчику Степанову и воздушному стрелку Фомину. Тогда фашист включил бортовую фару, зашел снизу с задней полусферы и ударил по Ли-2. Началась тряска, с трудом самолет удавалось удерживать в горизонтальном полете. В районе Рославля он свалился на крыло и пошел к земле. Раненого радиста В. Н. Щипачева, стрелка И. П. Фомина и бортмеханика П. Л. Филатова на Ли-2 командира полка доставили в госпиталь, похоронили А. С. Степанова, штурман лейтенант Н. И. Булах вернулся в полк, а командира экипажа Н. И. Рассадина не нашли. Еще одна потеря.

Рассвело. Я поднялся, отряхнул солому и пошел на аэродром. Похрустывал под ногами снежок, синело стылое небо. Аэродром лежал, изрытый воронками, словно чудовищной оспой. Несколько дней назад над летным полем поработали Ю-88. Они появлялись в сумерках, когда наши самолеты с подвешенными бомбами готовились взлететь, и бомбили стоянки, ВПП, штаб полка. Чем мы могли им ответить? Только пулеметным огнем с Ли-2. И хоть воронки засыпаны, идти по полю грустно — изорвана-то наша родная земля.

Справа чернело пепелище колхозной фермы. Ночью 16 октября, когда мы проводили свои машины на задание и пошли

на кухню за ужином, меня вдруг схватил за рукав моторист старший сержант И. П. Давыдов.

— Слышь, они, идут…

Я огляделся вокруг, прислушался. Оружейники начали готовить по второму вылету комплекты бомб, девушки оружейницы несли патроны для пулеметов. Тихо.

— Идут!

И тут я услышал далекий гул. Да, это были Ю-88. Мы бросились к землянке. «Юнкерсы» вошли в пике. Дико завыли сирены, установленные на них, нарастал свист бомб. Едва мы нырнули в землянку, как тяжело вздрогнула земля, посыпалась из щелей, закачалась под нарами. Я вжался в стену и подумал: а вдруг бомба попадет прямо сюда? Были же такие случаи… Снова взрыв, теперь ближе. Дальше, ближе, рядом… Время остановилось и замерло. И вдруг — тишина. При тусклом чадящем свете фитиля снарядной гильзы лица у всех были желтыми, осунувшимися. Лишь горячечно поблескивали глаза.

— Кажется, пронесло, — выдохнул Милюков. Выбрались из землянки. Ночь отступила от аэродрома. Клубился густой дым, носились снопы искр — горели ферма, сено, солома, избы на краю села. В этом оранжевом ярком свете чернели по всему аэродрому воронки из них тоже шел дым.

— Наши сесть не смогут, — сказал Давыдов. А ведь им пора возвращаться.

Пока мы добежали до КП, первый Ли-2 прошел над пожаром, над аэродромом. И его, и другие машины отправили в зону ожидания, потом — на запасной в Грабцево.

Я хорошо запомнил ту ночь, потому что днем 17 октября полк был построен на летном поле и по поручению Военного совета АДД генерал-лейтенант Г. Г. Гурьянов вручил нашему полку от имени Президиума Верховного Совета СССР и Наркомата обороны орден Красного Знамени. Этой же награды был удостоен и командир полка Б. П. Осипчук. Ордена и медали получили многим из нас.

…В последние дни октября мы перелетели в Валерьяновку в районе Волновахи. Огромное, ровное, словно стол, пыльное поле, на котором когда-то росла кукуруза, — наш аэродром. Техники, мотористы живут в самолетах, летный состав — в селе. В лесополосе выкопали землянки, натянули палатки десантники, которых мы вскоре должны перебросить к Турецкому валу. Они день и ночь жгут костры, варят в котелках початки кукурузы. А еще приходят к нам за бензином или маслом для заправки ламп-коптилок из снарядных гильз. Эти визиты вносят в нашу монотонную жизнь некоторое разнообразие.

Приказа на выброс пока нет. Экипажи полка возят бомбы и боеприпасы из Горловки сюда, в Валерьяновку. Почти тринадцать тонн боеприпасов перебросили к линии фронта на аэродром у Аскании-Нова, четырнадцать тонн технического имущества первой штурмовой авиадивизии перевезли туда же из Нижнего Токмака…

Годовщину Великой Октябрьской революции отметили по-фронтовому, нанеся массированные бомбовые удары по скоплениям резервов войск и танков врага в районе Большой Знаменки и Первомайска. Урон противнику, по докладам разведки, был нанесен немалый, но и мы недосчитались одного Ли-2. По дороге домой над линией фронта зенитным огнем был сбит самолет командира Константина Никифоровича Пьянзина, 1909 года рождения. Он прибыл в полк в сентябре 1943 года из ГВФ и не успел даже получить воинское звание.

Под стать Пьянзину был и штурман старший лейтенант Яков Семенович Меньшиков. В сложных и очень трудных условиях выполнял он боевые задания, совершил 147 вылетов. Погибли и другие члены экипажа, молодые ребята: самому старшему не исполнялось и двадцати пяти лет. Они успели совершить многое, но до победы не смогли дожить…

Передышка в интенсивной боевой работе как-то расслабила людей, настроив на благодушный лад. За что едва не был наказан экипаж К. П. Павлова. Взлетали ничью с полной бомбовой нагрузкой. После второго разворота вспыхнул левый двигатель. Борттехник В. И. Пряхи и выключил его, летчики вынуждены были сажать машину поперек взлетно-посадочной полосы, рискуя столкнуться с самолетами, ожидавшими своей очереди на взлет. Когда вышли из самолета, то, ко всем бедам, обнаружили на одной из фугасных бомб отсутствие колпачка — ветрянки. Выходит, она не была законтрена оружейниками.

Разбор этой предпосылки к летному происшествию показал, что борттехник Пряхин, пробуя моторы на земле, не обратил внимания на перебои в работе левого двигателя из-за прогара поршня в одном из цилиндров, инженеры по вооружению М. И. Коротков и А. П. Лищенко не проверили снаряжение бомб, весьма легкомысленно отнесся к своим обязанностям штурман В. А. Алисов, не проведя тщательного предполетного осмотра машины… А в результате самолет и экипаж лишь чудом остались невредимыми.

В полку прошли партийные и комсомольские собрания, на которых был обсужден этот случай. Виновные понесли наказание, а урок извлекли все.

Фронт уходил на запад. И не успели мы обжиться на

кукурузном поле в Валерьяновне, как поступил приказ перелететь в Воротынск. Я укладывал нехитрые свои пожитки в Ли-2, когда меня окликнул Н С. Фомин.

— Слышь, Горностаев, отвлекись на минуту…

Я подошел к Фомину. Он стоял у машины Павлова и безучастно смотрел на сборы полка.

— Придется тебе, Николай, остаться здесь, — наконец сказал он. — Нужно восстановить эту машину. Возьми двух техников, моториста. Замените горелый мотор — догоните нас

— Где я возьму мотор? — удивился я.

— Его уже привезли из Воротынска.

— А как я его менять буду? Ни оборудования, ни крана, ни подъемника нет Все улетело…

— Думай, — сказал Фомин. — Начинаются дожди, поле раскиснет — не взлетишь. А до морозов самолета здесь без присмотра не оставишь. Пока будем ждать оборудование с базы — увязнем. Думай…

Подошел командир полка Б. П. Осипчук.

— Ну что, Коля, сделаете самолет?

— Сделаем, — хмуро сказал я. — Куда денешься…

— С тобой останется летчик лейтенант Виктор Куприянов со штурманом и радистом. Держите с нами связь.

— Ты вот что, — повеселел вдруг Фомин. — Езжай к железнодорожникам в Волноваху, попроси у них блок-таль на полторы-две тонны грузоподъемностью.

— Попробую, — сказал я.

Полк улетел. Тишина упала на поле. Лишь мелкий холодный дождь шуршал по обшивке осиротевшего Ли-2.

Дождь лил всю ночь и весь следующий день. Поле раскисло, липкий тяжелый чернозем пудовыми гирями налипал на сапоги, и они, старенькие, изношенные, развалились. Пришлось «бинтовать» их проволокой. Похолодало. Теплого обмундирования у нас не было, и вскоре все мы дружно отбивали дробь зубами. Единственный способ улучшить свое положение — как можно быстрее улететь отсюда. Техники начали готовить мотор к снятию, а я побрел в село. Выпросил у какого-то старика лошадь с телегой, накрылся от дождя мешком и поехал в Волноваху.

Железнодорожная бригада, которая «перешивала» колею с немецкого на наш лад, встретила мою просьбу без особого восторга.

— Блок-таль дадим, — сказал, подумав, майор. — Если в залог документ оставишь.

У меня с собой были удостоверение личности офицера,

партийный билет и диплом инженера.

— Могу оставить диплом, — сказал я. — Возьмешь?

— Давай. Но сроку тебе — двое суток.

Поздним вечером пробился я к самолету. Накрапывал дождь, колеса увязали в грязи, лошадь, надрываясь, еле волокла телегу. Сгрузили мы блок-таль и решили на ночлег идти в село.

— Останешься охранять машину, — приказал я мотористу Г. В. Ляпунову. — Автомат тебе оставляем. В случае чего успеем и мы прибежать.

На ночлег нас приютила женщина, у которой было четверо детей. Покормив их, уложив спать, она напекла из кукурузной муки блинов и нам. Мы знали, что немцы старательно похозяйничали в селе, отобрали скот, хлеб, к наша хозяйка делилась с нами последним. Что ж, тем благодарнее мы ей были. А сухая солома на полу показалась самой роскошной постелью изо всех, о которых ми могли мечтать.

Едва серый туманный рассвет заглянул в окно, поднялись. Но оказалось, что хозяйка встала раньше нас, напекла тех же кукурузных блинов, согрела морковного чаю.

— Зачем вы так? — попытался было отказаться от завтрака я. — Как-нибудь перебьемся.

— Ешьте, милые, ешьте, — тихо сказала она. — Может, и нашего батьку кто-нибудь накормит. Он тоже воюет.

Для удобства в работе выкопали глубокие пологие траншеи по ширине колес шасси и закатили в них самолет. А чтобы не нарушилась центровка и он не встал на нос, к хвостовой стойке привязали два баллона со сжатым воздухом. Пока раскручивали болты и гайки, меня не покидала мысль: где же взять треногу? Без нее, одной блок-талью, мы не сможем снять мотор ни тем более навесить новый. Придется снова ехать к воинам-железнодорожникам. Вчера майор мне не дал треногу, может, сегодня сжалится. Но у знакомого старика лошади дома не оказалось — старуха уехала на ней в соседнее село.

— А ты, сынок, дрючки возьми. Жердины дубовые, — посоветовал старик, когда я объяснил ему ситуацию. — глядишь, выручат вас.

Это был какой-никакой, а выход. Сделали из жерди треногу, связав вверху тросом, навесили блок-таль. Размонтировали и сняли воздушный винт, потом мотор с моторамой. К вечеру переставили на нее новый мотор. Шел дождь, стемнело.

— Переносные лампы надо бы включить, — сказал Ляпунов.

— Отставить, — приказал я. — Посадим аккумуляторы, как моторы запустишь? Будем собираться в село.

И снова мы держим под дождем путь по раскисшему полю.

Темнота навалилась со всех сторон, идем на лай собак. С собой несем отработанное масло и немного бензина — в подарок хозяйке и в надежде на то, что удастся выменять на ГСМ хотя бы с десяток картофелин у ее соседей. Удалось.

Утром начали подвеску мотора. Легко состыковали, три узла моторамы с узлами мотогондолы. А вот четвертый болт заартачился, никак не хотел вставать на своё место. Больше семи часов длился наш поединок четырех специалистов с одним болтом, и одолеть мы его не смогли. Жерди под тяжестью полуторатонного мотора гнулись, плясали, мокрая туша двигателя угрожающе покачивалась, а мы, чуть дыша, осторожно раз за разом пытались завернуть болт. Малейшее неверное усилие грозило сорвать резьбу в узле мотогондолы и тогда. Об этом не хотелось даже думать.

Снова дождь, темнота, снова месим грязь по дороге к селу. С собой взяли по вязанке дров, вода стекает с них в рукава. Вечер похож на другие, только заснуть долго не могу — не дает покоя мысль о проклятом болте.

С рассветом вернулись к самолету. Еще издали увидел-блок-тали на треноге нет. Моторист, несший охрану, доложил: ее сняли и увезли ночью железнодорожники, просили, чтобы я быстрей приехал за дипломом.

— А тебе оставить его не могли? — зло спросил я.

Ляпунов лишь пожал плечами. Мотор висел на тросах.

— Подождите меня, вернусь — продолжим работу. — Я снова пошел в село, взял лошадь и поехал в Волноваху. Эшелон стоял под парами.

— Хорошо, что успел, — сказал майор. — Увезли бы твой диплом….

— Ну, вы-то тоже хороши… Что я теперь делать буду? Увезли блок-таль…

— Мы, брат, тоже солдаты. Приказано двигаться дальше.

Возвратился к самолету, думая лишь об одном: как выйти из положения? Мои механики поехали со стариком в село. Нашли там короткие бревна, подвезли их, и мы соорудили опору под мотор. И все началось сначала.

Дождь перестал, к обеду подморозило, но мы этого сначала и не заметили. Пот катил градом. И тут злополучный болт лег в свое гнездо…

— Предатель, а не болт, — в сердцах бросил Ляпунов и стукнул его изо всей силы кулаком, будто тот и впрямь мог ощутить всю нашу ненависть к нему.

Теперь надо поднять 155-килограммовый воздушный винт, навесить, смонтировать его на валу двигателя. К этому времени

прибыли летчик, штурман, радист. Они и помогли нам в работе.

И вот взревели моторы, самолет вырулил из траншей. На новом двигателе барахлил карбюратор, пришлось его заменить снятым с аварийного мотора. Проверили и промыли фильтры систем. И наконец-то поздним вечером закончили работу. От усталости даже есть не хотелось. Болели руки, спина, но самолет-то готов!

Однако радость моя оказалась преждевременной. За ночь колеса шасси вмерзли в грязь, и когда летчик Куприянов резко рванул машину, левая покрышка и камера остались в земле. Я стиснул зубы. Куприянов заглушил моторы, вышел из самолета, посмотрел на свою работу и тихо свистнул.

— На аэродром в Горловку за колесом и подъемником поедешь сам, — сказал я ему, — побудешь в нашей шкуре хоть немного, может, нежней к самолету относиться научишься.

Возражать он не стал. На следующий день самолетом доставили новое колесо.

— Контрольного облета делать не будем, — сказал я. — Один уже сделали… Загрузим снятый мотор, бомбовые взрыватели и двинем прямо в Горловку.

— Мотор не возьму, — ощетинился Куприянов. — Не взлетим.

Снова шел дождь, ВПП утопала в воде. «Он прав, — подумал я. — Мы должны сохранить самолет. Но пятьсот килограммов взрывателей возьмем. Не оставлять же их здесь».

Мотор установили на подставку, накрыли чехлом, обвязали тросом. Погрузили взрыватели. Я очистил лопатой грязь с колес, осмотрел замки уборки шасси. Захлопнул дверь и пошел в кабину.

— Поехали, — сказал я Куприянову и дал двигателям взлетный режим.

Ли-2 нехотя двинулся по разбухшей вязкой грязи. Я почти физически ощущал, как тяжело давался ему каждый метр скорости. Только бы хватило полосы! Ли-2 оторвался в самом конце поля, мелькнули под крылом деревья, и мы ушли в небо. Напряжение, не покидавшее меня все эти дни, вдруг схлынуло, и я облегченно вздохнул: «Сделали!»

Долетели скоро. Как только сели и зарулили на стоянку, я пошел искать инженера 11-го гвардейского авиаполка. Поблагодарил его за помощь, попросил перевезти на аэродром оставленный в поле двигатель, сдать его в ремонт. Заправили самолет и… почти целую неделю просидели в «гостях». Мокрый снег сменялся дождем, дождь туманом. На ночь устраивались где придется, чаще всего в землянке на аэродроме. Однажды я решил,

что переночую в селе Михайловке, невдалеке от аэродрома.

Но, как оказалось, там меня никто не ждал. Я бродил от дома к дому с парашютной сумкой за плечами, а хаты глядели на меня темными провалами окон. Ни света, ни живой души. Начинался комендантский час — без пропуска по селу ходить запрещалось. Пошел дождь. Я набрел на какой-то сарай без окон, осветил его фонариком. Похоже, что попал в бывший склад: у стен навалены черные ящики из-под немецких авиабомб. Крыша проломлена, сквозь щели сочится вода. Подтащил в сухой угол ящик, постелил куртку и, как был в сыром комбинезоне, лег. Заснул лишь к полуночи, сон сморил меня, несмотря на озноб. Однако спал недолго, а когда очнулся, все тело била крупная дрожь. До рассвета ходил по сараю, стараясь согреться.

Наше терпение метеослужба вознаградила лишь на — седьмой день. Позавтракав, мы вылетели в полк. Сияло солнце, голубело небо, на душе было спокойно и хорошо… два часа. В правом двигателе стало падать давление масла, росла температура. Пришлось выключить мотор. На одном левом дотянули до аэродрома в десяти километрах от Курска. Утром заменили разорванный шланг маслопровода — это из-за него у нас начались неприятности — и собрались взлетать. Ан нет! Движок затрясло! Будь ты проклят!

— Износились поршневые кольца, — со знанием дела сказал Ляпунов. — А где новые взять?

— Искать будем, — сказал я.

Куприянов улыбнулся, Ляпунов выругался, остальные молча разбрелись по аэродрому. И у какого-то склада нашли богом забытый накрытый чехлом старый мотор АШ-82 с самолета Ла-5.

— Цилиндры в нем такие же, как в нашем АШ-62ИР, — повеселел Ляпунов. — Сгодится?

— Сгодится, — сказал я. — Только бы износ колец был поменьше, чем у наших.

День прошел в работе, и лишь поздним вечером мы вспомнили, что ничего не ели. Да и устали изрядно. Спустились с обрыва по настилу из нашей русской березки, пошли к блиндажам, которые строились для фашистских офицеров. Стены их были из бетона, оштукатурены. Комната поменьше — для адъютанта или денщика, побольше — для офицера. Узкие окошки глядели, прищурясь, на дубовую рощу. Два года жили здесь захватчики, но турнули их, видимо, так быстро, что даже свои вещички представители высшей расы собрать не успели.

Жившие здесь техники полка дали нам простыни, наволочки, соломенные подушки. А вот с едой дела похуже — даже сухарей нет. Пришлось лечь спать голодными. Утешало то, что на ночлег

устроились в сырой, нетопленой, но «гостинице», которая лучше, чем холодный фюзеляж самолета.

Утром мои посыльные вернулись с сухим пайком. Суше не придумаешь. Одни макароны. Это все, чем могли нас порадовать повара полковой столовой.

— Ляпунов!

— Я! — вытянулся в струнку сержант.

— Ты у нас самый сообразительный насчет еды. Что делать будем?

— Разрешите в деревню сбегать. Она в двух километрах отсюда.

Вскоре Ляпунов вернулся с вестью, что нашел хозяйку, которая будет варить нам макаронный суп. Но есть его удавалось только утром и вечером. Однажды пошел снег, белая пелена застлала горизонт, все стежки-дорожки. Мы возвращались в деревню затемно, едва волоча ноги от усталости. Ляпунов, отлично знавший дорогу, ушел вперед, а мы с Алехиным поотстали и… заблудились. Брели по снегу долго, наконец впереди замаячили какие-то строения. Оказалось, что это станция Курск а значит, отмахали мы в темноте не туда, куда надо больше десятка километров. Пришлось возвращаться назад. С горем пополам деревню мы отыскали, поели суп, а вот на сон времени почти не осталось. Ну, да на войне такое случается часто.

11 декабря после многих мытарств мы взлетели в тот же день приземлились на аэродроме в Воротынске. Четыре Ли-2 стояли зачехленными в углу летного поля. Я узнал их — наши, родные. Но радовались мы рано, авиаторы перелетели дальше, в Андреаполь. Вместе с этой четверкой Ли-2, отремонтированных в ПАРМ-10, полк пришлось догонять снова.

В Андреаполе полк готовился к выброске крупного десанта.

Короткий отдых, обед в своей столовой — и снова за работу. Десантники — обычная пехота, которую учили прыгать с парашютом, — осваивали азы десантирования. Но вот полк приведен в полную боевую готовность, а лететь не могли — не позволяла погода. Тяжело ползли хмурые свинцовые тучи, волоча за собой то шлейф моросящего холодного дождя, то снега. А поскольку у нас на Ли-2 нет автономных навигационных систем и приборов, по которым вслепую можно точно выйти в заданный район, найти, не видя земли, нужный квадрат для выброски десанта, то приходится сидеть и ждать, пока небо прояснится.

Но на войне как на войне. Фронт ждать нас не стал, обстановка изменилась, и десантировать никого не пришлось. Вместо этого пришел приказ нашему соединению АДД перебазироваться на полевой аэродром в района Левашова под

Ленинградом.

На разведку маршрута и обеспечение приема самолетов полка на новом месте под Ленинградом вылета Ли-2 лейтенанта Г. С. Козовякина. Кроме экипажа, на борту были помощник начальника штаба полка по оперативной части капитан А. Д. Коробов и восемь наземных техников. В течение всего полета до Ладоги экипаж поддерживал связь с КП полка. Потом связь оборвалась. И лишь много недель спустя мы узнали о судьбе наших товарищей.

…На Ленинградский фронт полк перелетал небольшими группами самолетов. В последней пятерке Ли-2 отправился из Воротынска в путь и я с экипажем ведущего группы капитана Н. И. Рыбина. Едва взлетев, окунулись в белесую мглу облаков. Ровно ревели двигатели, побалтывало. За Москвой облачность стала снижаться, придавливать нас к земле. Пришлось садиться в Мигалове, у города Калинина. Мы не были здесь первыми. Непогода загнала сюда перелетавшие к фронту штурмовики, истребители, бомбардировщики. Нашлось место и нам. В большом тесовом холодном бараке набилось столько народу, что пришлось сколачивать для нас новые нары, устилать их сеном и соломой.

А низкая облачность и поземка в течение недели не давали нам возможности долететь в полк. Новый 1944 год встречали в кругу незнакомых людей. Впрочем, это не так. На фронте — все свои. Накрыли стол припасами из тех, у кого что было, разлили по кружкам фронтовые сто граммов. Генерал артиллерист, застрявший с нами по дороге на фронт, поднял тост: «За нашу победу!» И вот уже ты будто знаком со всеми давно к хорошо; смех, веселые рассказы, песни… Кто-то хлопает тебя по плечу, находятся общие знакомые: авиация — мир тесный. И от этой общности людей, объединенных единым желанием разбить врага, веет такой силой, уверенностью в победе, что мне тоже хочется улыбаться, и я шире расправляю плечи.

Первого января весь день шел снег, к ночи мороз усилился, и небо стало проясняться. Наутро, наконец получив «добро» на вылет, прощаемся с теми, с кем свела нас накоротке фронтовая судьба, и взлетаем.

— Усилить наблюдение за воздухом! — командует Рыбин.

Предосторожность не лишняя. Фронт недалеко, возможно нападение вражеских истребителей. Мы уже знаем, что самолет старшего лейтенанта Ф. В. Спицина, пролетавший здесь раньше нас, отклонился в сторону от курса, ушел за линию фронта и был обстрелян. Тяжело ранен второй летчик младший лейтенант В. В. Чепалов.

Заснеженные леса проплывают под крылом. Впереди весь горизонт затянут мглистой пеленой. Идет снег, прижимает нас к лесам. Прорваться к полку не удается, вынуждены садиться в Углове. Вечереет. Размещаемся в большой брезентовой палатке. Посередине стоит бочка с вырезанной стенкой — печка. С трудом разжигаем в ней сырые осиновые дрова. Дым ест глаза, огонь уютно потрескивает, но тепла как не было, так и нет. От усталости клонит в сон, но холод пронизывает до костей. Всю ночь бродим, как неприкаянные, вокруг палатки у самолетов.

С рассветом иззябшие, сонные идем в столовую БАО на завтрак. Но в избу нас не пустили. Надо проходить санобработку. Здесь, на подступах к Ленинграду, возможны вспышки тифа, и поэтому предпринимаются все возможные меры, чтобы избежать его.

Картофельное пюре и чай нам вынесли в сенцы. Завтракаем хмуро, молча. В душе каждого растет раздражение. Надоела эта кочевая жизнь и оторванность от настоящей боевой работы. Приходит ощущение вины перед теми, кто сейчас дерется с врагом. Словно почуяв эту злость, погода отступает и дает возможность соединиться с полком. Приземляемся у села Левашова на аэродроме, окруженном низкорослым смешанным лесом На опушке стоят наши — наконец-то наши родные! — Ли-2…

Поздним вечером, приведя в порядок самолеты, я вместе с теми, кто прилетел в последней пятерке, по шел на санобработку. К общежитию, срубленному прямо в лесу, была пристроена баня. На дощатом полу лежал лед, вода в баке была чуть теплая, а на потолке мохнатыми хлопьями висел иней. Окатив друг друга водой, приплясывая на льду босыми ногами, мы прошли санобработку. В награду за смелость получили допуск в столовую и отличный горячий ужин. Вот и все — мы дома! Полтора месяца скитаний в Донбассе, под Курском, Калининым закончились.

Какое чувство я испытывал, лежа на нарах рядом с дверью? Чувство дома? Да. Но еще и радость. Радость от того, что вижу ставших за долгие месяцы войны очень близкими мне людей. Уверенность, что именно здесь мое место в той работе, которая и называется войной

— Николай, — окликнул меня борттехник Леня Орлов, — перебирайся ко мне. Здесь есть местечко…

Когда я прошел за большую кирпичную печь, Орлов, и потеснившись, нашел место и для меня. Разговорились. Вспомнили прожитые на войне дни…

— Не везет мне что-то, Коля, — он вздохнул. — Все я в какие-то передряги попадаю, вдоль обрыва хожу. Того и гляди сорвусь…

Ему действительно не везло. А может, наоборот? Жив пока — и это на войне главная удача. Но он попадал в такие переделки, что нам приходилось только удивился тому, что он еще жив.

В апреле сорок третьего в экипаже Ивана Томчука он полетел бомбить Крым. Штурман Андрей Пономаренко потерял ориентировку, Ли-2 забрел далеко в море, и им едва хватило горючего, чтобы дотянуть до берега. Но сесть не смогли — горы кругом. Выбросились с парашютами, а Ли-2 разбился. И хотя вины Орлова в случившемся не было, он долго прятал глаза от нас.

В июле на взлете Ли-2 лейтенанта М. С. Воронина рухнул, едва успев оторваться от ВПП. Рванули бомбы, от самолета ничего не осталось. А Орлов… очнулся в госпитале. Два месяца валялся в бинтах и гипсе, потом вернулся в полк. На этот раз его назначили в экипаж Сергея Павлова, на Ли-2 с номером 19. Орлов облегченно вздохнул — на машинах с номером 14 ему не везло. Но не спасла его от новой беды и смена номера.

В ночь с 4 на 5 октября их расстрелял ночной истребитель. Машина вспыхнула. Орлов покинул самолет последним. Ли-2 свалился на крыло, и то, что бортмеханику удалось добраться до двери в беспорядочно падающей железной коробке, объятой пламенем, иначе, чем везением, не назовешь.

— Попал я к партизанам, — Орлов задумчиво глядел на огонь в печи. — Удачно прыгнули, в расположении партизанского края. Собрались мы экипажем на их аэродроме, у деревни Аленьковичи. Все живы, а командира недосчитались. Он выпрыгнуть не успел.

Прилетели По-2, засунули меня, как мешок, в фюзеляж — и домой, через линию фронта. Потом вдруг слышу, мотор заглох, только ветер в расчалках свистит. Потом удар, грохот…

— Ты жив там? — спрашивают.

Вытащили меня. Туман как молоко. Самолет с оторванным правым крылом висит над крутым обрывом. Зацепился за телеграфный столб. Ну, думаю, в сорочке родился. Вернулся в полк и узнал, что на меня уже похоронку отправили… Жене выплату денег по аттестату прекратили. А она не верила, что я убит. Ждала…

Орлов взглянул на часы и заспешил:

— Заболтался я с тобой, а скоро на вылет. Ох, тяжелая ты, наша доля, — вздохнул бортмеханик и стал одеваться. — А ты поспи, Николай, поспи… У вас ведь доля не легче…

Глава восьмая

Зима 1944 года стояла снежная и капризная. Метели сменялись оттепелями, туманы приносили снегопады! Тяжко, ох как тяжко пришлось аэродромной службе. Несколько стареньких тракторов и автомашин — вся техника, которой располагали аэродромщики. А взлетно-посадочная полоса должна быть всегда в боевой готовности — чистой от снега, утрамбованной, ровной. Вот и сновали по ней трактора, машины, таская за собой волокуши-гладилки. Доставалось и нам, специалистам инженерно-авиационной службы. С рассветом начинали чистить самолетные стоянки от снега, сметали его с плоскостей и оперения, горячей водой удаляли с плоскостей лед. Но случалось, одной вьюжной ночи хватало на то, чтобы перечеркнуть все усилия БАО и полка, и нужно было снова начинать готовить самолеты, аэродром к полетам.

Стиснув зубы, брались за лопаты. Падал снег. И в тишине слышался далекий гул — фашисты обстреливали и бомбили Ленинград. Несмотря на то, что блокада в январе прошлого года была прорвана, город Ленина по-прежнему оставался прифронтовым.

В полку началась напряженная подготовка к боевой работе на новом, очень сложном для полетов театре военных действий. Погода стояла нелетная. Шел дождь со снегом, неслись низкие серые облака, с Ладоги наползали туманы. Все это дало нам возможность подготовить к началу боевых действий тридцать Ли-2.

Оставалось ждать хорошей погоды. А чтобы в полку не падал боевой настрой, заместитель командира полка по политчасти А. Г. Павлов вместе со своими добровольными помощниками вел огромную, хотя и незаметную внешне работу. Откуда-то в нашем лесу вдруг появились музыкальные инструменты и выяснилось, что полк очень богат талантами. Пошли по землянкам книги о Суворове и Кутузове. С болью в сердце вслушивались мы и строки гневных и страстных статей Шолохова, Толстого, Эренбурга, Симонова. Оживленно комментировались все сообщения о действиях авиации на фронтах…

Умел Павлов выделить вклад каждого из нас в общее дело, подбодрить, отметить хорошую работу. Он отлично знал людей, любил их, и потому к нему тянулись и с радостью, и с бедой. Было в нем какое-то душевное тепло, его хватало на всех. Он знал, кому пишут из дома, а кто писем уже давно не получал, и находил для стих людей простые, но такие добрые слова, что

вспыхивала в их душах надежда и веселей глядели они на мир. Он очень оберегал нити, связывавшие нас с домом, с тылом. В этом ему помогала сержант Тамара Осипчук, сестра командира полка. Писала запросы, разыскивала адреса людей, которых разметала по стране война. Она брала на себя, быть может, самую тяжелую ношу — отвечала родным и близким тех, кто не вернулся с боевого вылета. Вместе с Павловым подолгу сидели они над такими письмами, которые хоть как-то могли бы смягчить боль утраты. Мы знали об этой работе Павлова, были благодарны ему. Идя в бой, каждый был уверен, что, если случится умереть, смерть эта не останется для твоих родных лишь скупыми строчками похоронки.

Павлов, занимаясь партийно-политической работой, прежде всего думал о человеке. Заботился о нем, о его духовном мире, уровне знаний. По его инициативе в полк приезжали из Ленинграда лекторы и артисты, военные моряки и искусствоведы, ленинградцы, пережившие блокаду. И ближе, роднее, дороже становился нам город на Неве, и крепла в душах ненависть к врагу.

…В канун наступления, 13 января, полк получил приказ готовиться к участию в прорыве укрепленных позиций противника войсками Ленинградского фронта. Повеселели лица людей, и словно бы звонче запели моторы. Расчищалась и укатывалась ВПП. Возле Ли-2, укрытых на опушке, суетились техники, вооруженцы, инженеры, штурманы, стрелки. С надеждой и нетерпением все поглядывали на небо, стараясь углядеть разрывы в месиве туч, клочок голубизны. К ночи синоптики обещали улучшение видимости, но нам хотелось, чтобы уже сейчас стало ясно — нынешней ночью враг получит то, что заслужил. Б. П. Осипчук принял решение поднять в воздух экипажи, имеющие допуск к полетам в сложных условиях

Стемнело. И вот в разрывах серой мглы мелькнули одна звезда, вторая… Морозный воздух вздрогнул от рева двигателей, с веток, с еловых лап посыпался снег. Зеленая ракета, описав крутую дугу, осветила на миг темные китовые туши бомбардировщиков, выползавших к старту. Первым взлетал экипаж подполковника Н. В. Савонова, за ним, с интервалом в полторы минуты, в воздух поднялись еще 16 машин. Тревожно ежилось у меня сердце, когда затих их гул, и я знал, что тревога эта не покинет никого из нас, пока они там, в небе.

Им нужно было найти и уничтожить цель под кодовым названием «Муха» — артиллерийские позиции дальнобойных орудий на территории совхоза «Беззаботинский» в районе деревень Разбегай и Райкузы, в десяти километрах южнее

Петродворца.

Вместе со старшим техником-лейтенантом Н. В. Коваленко и группой механиков и оружейников на автомашине мы быстро перебрались на аэродром поселка Каменка невдалеке от линии фронта. Когда шофер заглушил мотор и мы спрыгнули из кузова на землю, за линией фронта расцвел в небе диковинный лес голубоватых столбов — вспыхнули прожектора. Мощные стволы света метались по небу, скрещивались, переплетались и, если вдруг схватывали светлый паучок самолета, застывали на нем. И сразу же рядом с паучком, выше, ниже вспыхивали красные лохмотья зенитных разрывов. Ухнули взрывы бомб.

— Начали, — сказал Коваленко, и, словно подтверждая его слова, горизонт стал набухать кроваво-красным заревом.

Первым пришел с задания экипаж младшего лейтенанта В. А. Суворова. Он доложил подъехавшему к нам Павлову о том, как поработали над целью. Пока летчики, отойдя в сторону, жадно тянули самокрутки, мы с борттехником А. Т. Пряниковым осмотрели пробоины. Осколки не задели жизненно важных узлов машины. Оружейники, которым на помощь подоспел экипаж, подвесили крупные фугаски, снарядили их взрывателями, загрузили ящики с мелкими осколочными бомбами. И когда последний из шестнадцати Ли-2 был еще над целью, Суворов уже снова набирал высоту. А на нас надвигалась темная туша только что севшего самолета.

Напряжение боевой ночи нарастало. Я сдвинул ушанку на затылок, расстегнул, а потом сбросил ватник. Фронтовой конвейер действовал без остановки: посадка, осмотр, заправка, подвеска бомб, взлет…

— Горностаев! — Меня окликнул Павлов. — Возьми четырех своих парней, помоги Коваленко и оружейникам привезти бомбы.

Бешеная гонка на машине к железнодорожной ветке. Но пояс в снегу мы раскапываем и грузим 250-килограммовые бомбы в полуторку, вскакиваем в кузов и мчимся к стоянкам самолетов.

Лес прожекторных столбов словно кто-то вырубил, лишь одинокий луч метался по озаренному пожаром небу. «Да ведь это наши поработали!» — пришла вдруг мысль. Зарево стало бледнеть, хотя гул разрывов не стихал. Ли-2 продолжали бомбить фашистов.

— Туман, черт бы его побрал, — выругался Павлов. — Закроет нас.

Он оказался прав. Мутная пелена смыла все ориентиры, накрыла аэродром в Каменке, и Ли-2 врассыпную произвели посадку на запасных в Кронштадте, Выползово, Бабаево. Лежали в глубоком сне топи и болота, запорошенные снегом, мерзли под

стылым небом редкие деревушки, опоясанные мелколесьем… Ни признаков жизни, ни следов войны. Но едва эту тишину нарушал гул нашего самолета, оживала мертвая земля. Начинали плеваться металлом зенитки, хищно взмывали в ночное небо истребители. И все же в эту ночь судьба хранила наши экипажи.

Утром на нашем аэродроме приземлились штурмовики Ил-2. Началось наступление Ленинградского фронта, и они поддерживали наземные войска с воздуха.

— В «Беззаботинском» вы поработали? — спрашивали летчиков штурмовики.

— Мы.

— Живого места не оставили. Перепахали батареи, с землей смешали, — улыбались штурмовики.

— Вот и хорошо, — подвел итог техник моего авиаотряда Кузьма Родин. — Хоронить не надо.

Однако ни в это утро, ни в последующие три дня мы больше не смогли помочь нашим наступающим войскам. Низкая облачность и снегопад закрыли для Ли-2 дорогу в небо. Лишь к вечеру 16 января солнце выкатилось из-за туч и повисло над горизонтом. Полк получил приказ: ночью в составе соединения нанести удар по укрепленным узлам обороны врага в районе Дудергофа и Гатчины. По данным разведки, гитлеровцы сосредоточили там более шестидесяти зенитных батарей и десятка три прожекторов. Чтобы сломить их сопротивление, решено было нанести массированные удары двумя эшелонами — один по Дудергофу, второй — по Гатчине. Такая тактика позволила подавить противовоздушную оборону и бомбить живую силу в Горской, Пикколе, Красном Селе. Гул бомбардировщиков, несущих сотни тонн бомб и с методичностью метронома обрушивавших их на головы врага, не стихал до утра. То же продолжалось и в следующую ночь. И когда войска 2-й ударной и 42-й армий овладели Ропшей и Красным Селом, Москва салютовала этой победе.

В тот час, когда над столицей гремел салют, в заснеженном лесу на прифронтовом аэродроме начался митинг авиаторов — участников прорыва на Ленинградском фронте. Его открыл командир 3-й эскадрильи майор В. Д. Ширинкин, совершившей под Ленинградом наибольшее число боевых вылетов:

— Великая честь выпала нам, защитникам города, носящего имя Ленина, — гнать с этой земли врага, — сказал он. — Летчики полка проявили подлинный героизм и самоотверженность. Но это только начало. Мы должны воевать без устали и без пощады, чтобы ни один изверг не ушел от справедливой кары под стенами Ленинграда.

Его сменил капитан Н. И. Рыбин, уроженец Ленинграда:

— Больно видеть и слышать о том, какие страдания принесли фашистские захватчики моему родному городу! — Его гневный голос звенел. — Один ответ заслужил враг — смерть!

Эти слова узнали многие воины. Отчет о митинге опубликовала красноармейская газета «Красный сокол».

Гитлеровская группировка была окружена и уничтожена. 27 января город-воин Ленинград салютовал мужеству и стойкости воинов Красной Армии и ленинградцев. Приказом Верховного Главнокомандования от 29 января 1944 года всему личному составу АДД была объявлена благодарность.

И все же враг огрызался. Аэродром Левашово часто подвергался артобстрелам и бомбежкам. Существовала реальная опасность, что финны и немцы скоординированным ударом могут захватить этот аэродром. Поэтому 2 февраля полк перебазировался в Парголово. Здесь мы увидели узкую и короткую взлетно-посадочную полосу, окруженную сосняком, что, конечно же, совсем не обрадовало наш летный состав. На одном ее конце имелись препятствия — капониры, оставшиеся от истребителей. Взлет с грузом бомб на Ли-2 в пределах такого аэродрома требовал исключительного мастерства.

Лучшие апартаменты — тесный барак, наполовину крытый в землю, — отвели штабу, КП полка, кухне и столовой.

По опушке леса вдоль ВПП тянулись землянки, в которых мы и поселились. Землянки достались нам по наследству от летчиков, которые жили здесь осенью. За зиму жилой фонд пришел в ветхое состояние: развалились печи, потолочный накат, двери, окошки подгнили.

— Кузьма, — окликнул я Родина, давай к нам. Мы тут на четверых жилье варганим.

— Не-е, — улыбнулся Родин. — Вчетвером к печке не подступишься, а я тепло люблю. Мы с Мусановым вдвоем жить будем.

Заполучить этого широкоплечего крепыша старались многие. У него были золотые руки не только по части авиационной, но и по строительной. Родин не любил жить в большой компании. И куда бы ни кидала его судьба, он строил себе жилье отдельно. А поскольку подолгу мы нигде не задерживались, война — это — сплошное кочевье, то переворочал землицы родной Родин изрядно.

В лесу, у разбитых домов Парголова находили стройматериалы — бревна, кирпич, глину, обломки досок, тес, смонтировали двери, мастерили мебель — нары, столики, скамейки. Чтобы с потолка не сыпалась земля, обшивали его

бракованными грузовыми парашютами, летными моторными чехлами.

Когда я зашел к Родину, он клал печь. Шел пар от нагретой глины, кипела на костре вода, пахло сырой землей, свежесрубленной сосной… Новая дверь уже навешена, в окошко заглядывало солнце. И было в этой картине столько деревенского, домашнего, что сжалось сердце. Оторвала война нас от дома, от многих добрых дел…

Я присел у костерка. Потрескивали дрова, пламя перебегало с ветки на ветку, а следом — и моя память. Вспомнилась почему-то родная деревня Лыково под Калугой, дом, детство. Вот так же весной пахла земля когда мама распахивала ее сохой, в которую была в жена старая серая лошадь. Как-то вы там, родные

— Готово, — сказал Родин и подчистил мастерком последний шов. — Приходи на огонек, старший лейтенант. Супчиком угостим, лапшичкой. Я эту плиту из Левашова приволок. Зато заживем как люди. Но на домашнюю лапшу я не успел зайти. Однажды ночью, когда закончились полеты и экипаж ушел отдыхать, Родин с Мусановым, прежде чем приступить к работе на своем Ли-2, решили передохнуть и позавтракать. Получили американский паек: три галеты, кусочек консервированной колбасы, сыр, два кусочка тростникового сахара и жевательную резинку. Пошли к себе. Печка пылает, благо Родин заранее плеснул бензину на сырые дрова, вода кипит, в землянке жарко, что в твоей крестьянской баньке.

Едва сели за стол, как от искры, вылетевшей из печки, вспыхнул бензин в ведре. Огонь перекрыл выход. Бросились к окошку, выбили его, вывалились в снег. Пока мы забросали снегом пожар, от уютной землянки остались одни воспоминания Вместе с ней сгорело и все нехитрое имущество техника и моториста.

Пришлось делиться с погорельцами обмундированием, теплой одеждой, пока они не получили у интендантов, одежду б/у — бывшую в употреблении.

А Кузьма Родин и после пожара остался верен своему принципу — жить отшельником. Он отремонтировав землянку, более того, убедил Фомина, что теперь в ней проведена отличная санобработка и ни одна мышь на запах гари не полезет.

Впрочем, Родин с Мусановым, как говаривали в старину, еще легко отделались. Война не терпит расхлябанности.

В начале февраля погода, как и в январе, не отличалась устойчивостью. С вечера подмораживало, небо набухало густой синевой, а ко второй половине ночи на Карельский перешеек наползали туманы со снегопадами. Экипажам, возвращавшимся с

боевых заданий, приходилось уходить на запасные аэродромы, чаще всего в Кронштадт.

Так было ночью 7 февраля. После второго вылета на бомбежку военно-стратегических объектов в Финляндии нашим машинам пришлось пробиваться в Кронштадт. Да и не только нашим. И в воздухе и на земле становилось все тесней. Нужна была предельная осторожность и осмотрительность. Их-то и не хватило экипажам Ли-2 старшего лейтенанта Т. А. Кобзева и бомбардировщика Ил-4Ф из другого полка. Первый заходил на посадку, второй взлетал. Они столкнулись в воздухе. Обидно, горько, когда фронтовые товарищи погибают в бою, вдвойне обидно, когда они уходят вот так, по нелепой случайности. Старая истина — небо не прощает ошибок — вновь оправдала себя.

Погиб заместитель командира эскадрильи Тарас Алексеевич Кобзев. Он прибыл в полк в сентябре 1942 года из Московской авиагруппы особого назначения. Казалось, нет задания, которого он не мог бы выполнить. 195 боевых вылетов тому подтверждение, два ордена Красного Знамени и один — Красной Звезды. Он прошел через пекло Сталинграда, Курской дуги…

Его судьбу разделил штурман отряда лейтенант Алексей Афанасьевич Карташов. Полк лишился отличного мастера своего дела, которому поручались ответственные дела — осветить, «зажечь» цель, сфотографировать результаты бомбежки. На 168-м вылете оборвалась его жизнь.

А погода ставила перед экипажами новые, более сложные задачи. Все чаще аэродром покрывался коркой льда. Требовалась ювелирная точность владения тяжело нагруженной бомбами машиной на предельно короткой взлетной полосе Парголово. Двум командирам пришлось признать себя побежденными в схватке с обледенением. При этом экипаж младшего лейтенанта Батвянова остался невредим, командир другого — лейтенант Юртаев получил тяжелые травмы. Обе машины были разбиты.

Конечно, в мирное время никто бы не выпустил в таких сложных метеоусловиях в небо Ли-2, но мы были на войне, и условия работы диктовала она. Котка, Хельсинки, Ханко… Скопление вражеских резервов, техники, готовящихся вступить в бой, заставляли командование Красной Армии посылать Ли-2 на боевые задания. Мы несли потери. В ночь на 16 февраля зенитным огнем был сбит самолет младшего лейтенанта В. А. Суворова. Экипаж покинул горящую машину на парашютах, дальнейшая судьба его неизвестна. На следующую ночь мы потеряли экипаж младшего лейтенанта Ф. В. Гаранина.

…Так уж устроен человек, что вера в жизнь в гораздо

сильнее, чем вера в смерть. И потому, когда чей-то экипаж не возвращался домой, у тех, кто не видел его гибели, все же оставалась в душе надежда, что может быть, кто-то и уцелел. И только если товарищи гибли у тебя на глазах и ты сам их хоронил, ты прощаешься с ними навсегда, не надеясь ни на какие «а вдруг» …

Вечером 16 февраля мелкие лужицы затянуло ледком землю, словно глазурью, облил гололед. Весь день стоял туман, с неба неслышно и невидимо сочилась мелкая водяная пыль, и вот — на тебе! — подморозило.

Спустились сумерки. Полк готовился к вылету на бомбежку врага. Горизонт расчистился, рев моторов вольно гулял над летным полем. Но настроение у нас техников, было не ахти какое. Парголово стал для нас невезучим аэродромом, а если уж авиатехнику аэродром не понравился, он будет его клясть на чем свет стоит.

Один за другим уходили в темнеющее небо Ли-2 и растворялись в нем. Опустели стоянки. На старт вырулила «двадцать четверка» Ф. В. Гаранина. «Предпоследним уходит, — подумал я. — Не повезло ребятам. Над целью уже такая свистопляска раскрутится, и чертям тошно станет…»

Взревели моторы на взлетном режиме, покачивая Ли-2 начал разбег. Под центропланом висели две фугаски ФАБ-500 по полтонны весом каждая, в грузовой кабине лежали мелкие осколочные, зажигательные. И вдруг я понял, что с машиной творится что-то неладное. «Что?! Движки! — резанула мысль. — Движки не тянут!» Скорость нарастала чуть медленней, чем нужно и я почувствовал, как холодной волной обдало все тело. «Им некуда деваться, — мозг работал лихорадочно. Впереди овраг, и если прервут взлет — скатятся туда. За что вы их так, родные?!» — с какой-то нелепой мольбой крикнул я неслышно двигателям, будто они могли меня услышать.

Гаранин подорвал машину на последних метрах взлетной полосы. Она послушно рванулась вверх, но слишком мала была скорость и небо не удержало. Самолет неуверенно качнулся вправо. Выровнялся и свалился на левое крыло. Взрыв огромной силы туго встряхнул землю. Голубое пламя взметнулось ввысь.

Я закрыл глаза. Кроваво-красная пелена застлала мир и я понял, что плачу.

…Всю ночь догорал Ли-2 с бортовым номером в тридцати метрах от моей землянки. Я вернулся к ней не надолго до рассвета, постоял у входа. Голубые язычки огня перебегали по земле. Не раздеваясь, тяжело прилег на топчан из нестроганых досок, но заснуть не мог. На рассвете в землянку зашел

Н. С. Фомин.

— Не спишь? — тихо спросил он.

— Не сплю, Николай Степанович, — совсем не по-уставному сказал я и приподнялся. — Разве заснешь?

— Я вот зачем пришел, Коля. Ребят надо похоронить. У тебя есть лопаты?

— Есть. За дверью.

..Пожарище вольно разметалось на аэродроме. Оплавленный металл, обгоревшие движки. Изношенными они были, вот и не вытянули. Пистолет ТТ, обломок крыла, искореженная лопасть винта. Я пнул ее сапогом.

— Иди сюда, Николай, — тихо позвал меня Фомин. Я подошел. В руках он держал лоскут гимнастерки с нагрудным карманом. Мы расстегнули его и достали… Совершенно целое маленькое зеркальце. Фомин стащил с головы шапку и тыльной стороной ее вытер лицо.

— Они еще девчонкам нравиться хотели, — сказал он задумчиво. — Да видишь, как судьба распорядилась.

Самому старшему — бортмеханику Андрею Архиповичу Рубцову — недавно исполнилось двадцать восемь лет. Осталась где-то жена с маленькой дочкой. Что подсказывает ей сейчас сердце?

Ровесниками — оба родились в 1920 году — погибли командир экипажа Федор Гаранин и штурман младший лейтенант Саша Полыгач с Сумщины. На два года моложе их были второй летчик лейтенант Борис Щербаков из Саратова и стрелок-радист Коля Метропольский. Лишь двадцать с небольшим прожил на белом свете воздушный стрелок Иван Ковешников из деревни Рехляево Арсеньевского района Тульской области.

Чье зеркальце держали мы в руках, кто последним смотрелся в него? Не знаю.

Бережно собрали мы останки ребят, перенесли на кладбище с необычным названием «Дом лесника» и похоронили в братской могиле. Осипчук, когда мы возвращались после похорон, вдруг становился, оглядел нас и глухо сказал:

— Нет у меня другого аэродрома, братцы. Нет…

Что правда, то правда. Подходящих площадок, кроме той, где базировались мы, на Карельском перешейке в феврале не было. Аэродромы вокруг Ленинграда еще оставались в руках фашистов. А работы все прибавлялось. Дело дошло до того, что на помощь вооруженцам пришлось привлечь медиков и работников столовой. Едва успевали подвозить бомбы. Их разгружали, разбивали тару, и — тут же подруливал очередной Ли-2. Только

за одну ночь в конце февраля, нанося удары по военным объектам в городе и в порту Хельсинки, полк совершил 52 самолето-вылета.

Шатаясь от усталости, я шел утром в столовую и вдруг замер.

— Виноградов? Ты?!

— Я, Коля, я, — улыбнулся борттехник лейтенант Е. Д. Виноградов.

Он был в сбитом самолете Суворова.

— Да не гляди ты на меня, как на выходца с тот света. Мы живы.

Когда они выпрыгнули из горящей машины над Коткой, ветром их снесло к окраине города. В темноте чудом удалось собраться вместе. Укрыться решили в какой-то заброшенной бане, отсидеться в ней днем, а ночью выходить к своим. Но утром им вновь повезло — на экипаж наткнулись наши разведчики, которые и перевели ребят через линию фронта. Ну как после этого терять надежду на лучшее?!

Подошел праздник — День Красной Армии. Отметили его дважды. Сначала группа бомбардировщиков, ведомая командиром эскадрильи В. Д. Ширинкиным, на несла удар по военным объектам в Турку. Два экипаж заставили нас пережить несколько тревожных часом. Когда они все же вернулись на базу, выяснилось, что капитан Б. И. Таций из-за плохой погоды не смог про рваться к основной цели и бомбил Ханко. По дороге домой самолет попал в облачность со снегопадом. Началось обледенение. Когда вырвались из облаков, самолет схватил шесть прожекторов, и две зенитные батареи сосредоточили на Ли-2 весь огонь. Лишь мастерство командира спасло экипаж. В непростую передрягу попал и Ли-2 старшего лейтенанта М. К. Аджбы. Его атаковали истребители, но Аджба сумел ускользнуть, от них в облака. Конечно, возвращение экипажей вернуло нам праздничное настроение духа.

Расстарались наши повара, устроив отличный обед. После него — концерт художественной самодеятельности. На аккордеоне играл командир полка Б. П. Осипчук, в его «оркестре» звучали также гармонь, гитара и балалайка, а недостатка в солистах не ощущалось. К вечеру веселье затихло, лишь гитара Тация звучала в землянке. Никто тогда не мог и предположить, что видим мы его последние часы.

Ночью 24 февраля нужно было уничтожить скопление врага в 18 километрах от Нарвы. Ли-2 Тация взлети предпоследним. На первом правом развороте, над лесом, на высоте полтораста метров «обрезало» правый двигатель, и тяжело нагруженная бомбами машина, теряя скорость, рухнула вниз. Вместе с

командиром погибли штурман лейтенант Александр Павлович Павлов, стрелок-радист рядовой Валентин Иванович Ромодановский, воздушный стрелок Юрий Иванович Чмутин. Взрывом выбросило из самолета второго летчика лейтенанта Александра Власовича Симиренко и борттехника старшего техника-лейтенанта Сергея Емельяновича Олейникова. Они остались живы. Но Симиренко сильно ударился головой обо что-то, а Олейникову оторвало правую руку. Он был без сознания, когда его отправляли в госпиталь.

Серега, Серега, как же я без тебя?! Все меньше осталось в живых тех, с кого начинался полк. Теперь вот не стало и Тация. Через три ночи мы едва не потеряли экипаж подполковника Н. В. Савонова. Он был обстрелян зенитной артиллерией при заходе на цель у Нарвы. Ли-2 получил повреждения, взрывом снаряда сорвало антенну, повредило электропроводку. Но Савонов привел машину на свой аэродром.

В конце февраля мы обеспечили 156 самолето-вылетов, в начале марта -123. В их числе и полеты к латвийским партизанам.

В этот период обстановка на фронте сложилась так, что командование полка получило возможность дать нам короткую передышку. 3 марта после обеда на стоянку пришел А. Г. Павлов. Оглядел нашу работу, убедился в том, что самолеты приведены в образцовый порядок, улыбнулся и сказал:

— Есть у меня для вас, хлопцы, сюрприз. Сложите-ка ключи в ящики и идите «чистить перышки». В театр вечером едем! В Ленинградский Большой драматический имени Горького…

Лишь уважение к должности заместителя командира полка по политчасти да немалый собственный вес самого комиссара удержали нас от того, чтобы качнуть его пяток раз.

«Студебеккер», сердито ворча, полез по заснеженной дороге к Ленинграду, а мы пели песни. На душе у каждого был праздник. Щуровский бережно придерживал картонный ящик, где хранился ужин сухим пайком и «наркомовская» норма медицинского спирта.

Въехали в город. Суровый, молчаливый, строгий стоял Ленинград. Улицы завалены снегом, тротуары обледенели. Изредка встречались трамваи, чаще — полуторки. Прохожих немного.

В театре было холодно. Тусклое освещение бросал по стенам тени. Я огляделся вокруг. Нет нарядных, красивых женщин в лучших своих платьях, нет элегантны мужчин. Зрители в подавляющем большинстве люди военные: в полушубках, бушлатах, шинелях, стеганы куртках и брюках. Обуты в сапоги,

валенки, флотские ботинки… И все же, как это ни покажется странно, я никогда еще с такой остротой не чувствовал, что я — в театре! Торжественность события волновала сердце, я смотрел на сцену, как на чудо. Изголодавшиеся по прекрасному, мы были самыми благодарными зрителями, о которых только могут мечтать актеры. Шел спектакль по роману М. Горького «Дело Артамоновых». И хотя в актерах, худых, медлительных от недоедания с трудом угадывались сытые буржуа, стяжатели, мы верили абсолютно всему, что видели на сцене.

Аплодисменты долго не смолкали, аплодировали стоя. Нам достались места в первых рядах, очень хотелось, как в мирное время, бросить на сцену цветы. Но где их взять? Щуровский сказал:

— Есть предложение. Отблагодарим актеров сухим пайком.

Мы пробрались за кулисы, вручили свой подарок Он был принят с благодарностью. Тут же, за кулисами, накрыли стол, спирт разбавили водой, открыли консервы. Завязался разговор о войне, о театре, о Ленинграде

Долго, очень долго мы вспоминали потом этот спектакль, вечер, проведенный с актерами, и теплее становилось на душе.

И снова работа, работа, работа… При бомбежке железнодорожной станции Псков поврежден самолет старшего лейтенанта А. В. Сорокина. Нужен ремонт. На Ли-2 старшего лейтенанта В. Н. Малиновича пробиты рули управления, фюзеляж, поврежден один из двигателей. Экипаж совершил вынужденную посадку, не выпуская шасси, чудом остался невредим. Больше недели понадобилось инженеру эскадрильи капитану П. А. Лымарю и технической бригаде, чтобы вернуть машину к жизни и привести ее на аэродром. Ветер гнал поземку, на морозе стыли руки и лица, но весь объем сложнейших ремонтных работ был выполнен на «отлично».

Прошло несколько дней. К середине марта морозы ослабели. Начались обильные снегопады, застилавшие снежной пеленой лес, летное поле, стоянки. Аэродромная служба работала почти без отдыха А снег все шел, и шел… И вместо боевой работы летный состав занимался боевой подготовкой: зубрили приказы, инструкции, распоряжения. Штурманы и радисты изучали новое радиооборудование, радиокомпас, тренировались в приеме-передаче морзянки. Прибывшие из пополнения воздушные стрелки осваивали пулемет Березина. На нашу долю — инженеров, техников, мотористов — оставалась привычная, повторяющаяся изо дня в день работа с материальной частью.

Но вскоре ровное течение нашей жизни было прервано торжественным событием для полка. Указом Президиума

Верховного Совета СССР командиру второй эскадрильи Тимофею Кузьмичу Гаврилову было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Б. П. Осипчук зачитал Указ на полковом построении у стоянок самолетов шел снег. Ветер слегка шевелил алый шелк полкового знамени. Казалось, в торжественном молчании запыли даже Ли-2…

Справедливо, думал я, глядя на Гаврилова. Коренастый, чуть выше среднего роста, он стоял перед строем чуть растерянный и смущенный. За дружелюбие и приветливость его любили в полку, за справедливость и внимательность к подчиненным — уважали. Гаврилов прибыл в полк в сентябре 1943 года из 12-го гвардейского авиаполка 1-й авиадивизии. Он с первых дней воевал и составе авиагруппы ГВФ особого назначения. На его счету более 400 боевых вылетов под Москвой, Сталинградом, Курском, Ленинградом, в Белоруссии и Прибалтике… Я мысленно прикинул тот объем боевой работы, который выполнил Гаврилов в сложнейших условиях, и еще раз решил: «Справедливо! Он — настоящий Герой».

28 марта закончилось наше вынужденное безделье, полк перелетел на аэродром освобожденного города Пушкина (бывшее Царское Село). Я полюбил этот город но открыткам, картинам. Таким, каким он был до войны: тенистые парки, аллеи, дворцы… Теперь же я не узнал его. При отступлении фашисты взорвали город. А то, что разрушить не удалось, — заминировали.

— Жить будем в здании бывшей библиотеки им. Пушкина, — распорядился старший инженер полка, когда мы после перелета подготовили машины к ночи вылетам и пришла пора устраиваться с жильем. Возьмите с собой инструмент. Ремонт сделаем своими силами.

Идти можно было только по проторенным дорожкам. Шаг в сторону — и рискуешь подорваться на мине. Самолеты по той же причине пришлось ставить у наезженных дорог. Мы очутились на крутом пригорке, заваленном снарядами и патронами. Мертвый город раскинулся перед нами. Ни дымка, ни людей.

Около озера, мимо которого мы шли, между вековых израненных осколками деревьев лежали плиты фундаментов дальнобойных и зенитных орудий. Рядом стояли прекрасные длинные диваны с коричневой драпировкой изорванной, грязной.

— Богато немцы жили, — Родин зло выругался и сплюнул. — А говорят — цивилизованная нация.

— Диваны из Екатерининского дворца, — сказал Фомин. — Музейная редкость. На них дежурство несли фашистские артиллеристы.

Библиотека была разрушена. Мы выбрали комнату меньше

пострадавшую, чем другие. Проломы в стенах, разбитые окна заделали досками и фанерой. Из обломков книжных полок сколотили нары. В щелях посвистывал ветер. Пока готовили себе жилье, незаметно подкрались сумерки.

— Пора к машинам, братцы, — сказал Родин. А то в темноте с дороги собьемся.

Не было на аэродроме привычного оживления, разговоров, шуток. Экипажи готовились к вылету молча и собранно. В этой молчаливости и собранности сквозила ненависть. Щуровский, выслушав доклад о готовности машины к полету, подошел ко мне:

— Николай, сам видишь, счет растет, — он махнул в сторону разрушенного Пушкина. — У меня нет желания в должниках у Гитлера ходить. Позаботьтесь о том, чтобы мы этот должок вернули…

— Хорошо, — сказал я. — За нами не заржавеет.

В ту ночь 22 самолета сделали 44 самолето-вылет. Бомбы крупного калибра легли на проселочные дороги от Ус-Сытна до Рейдекну и Вайвары, забитые вражескими войсками и техникой. Крупные пожары и взрывы припасов говорили о том, что легли они точно.

В течение нескольких следующих ночей Ли-2 бомбили немцев в Красном Селе, Бабине, Барабине, Бабаеве, Иерусалимке, Сорокине, Тоделкове, Ветошке… Почти половина поднятых в небо бомб обрушилась на головы фашистов в районе Филатовой Горы. Долг за разрушенные города и села мы возвращали с лихвой. Погода, о почувствовав всю нашу злость и ненависть, не пыталась мешать нам мстить врагу. В начале апреля снег стал подтаивать, проглядывало весеннее солнце, ночи стояли ясные.

Как-то вечером ко мне подошел старший техник-лейтенант Л. И. Шведов. Лицо его горело, глаза лихорадочно блестели:

— Коля, друг, выручай, — осипшим голосом сказал — Температура под сорок уже три дня держится, думал, пройдет… Врач на задание лететь запретил. Слетай вместо меня, а?

— О чем просишь, Леня?! — удивился я. — Сделаем!

— Унты мои возьми, — он снял их с плеча. — Сапоги небось промокли?

— Давно каши просят, — ухмыльнулся я. — Весь день мокрый снег месим. А ты иди отлежись. На тебя смотреть страшно.

— Вот я и летал немцев пугать. — Он успокоенно улыбнулся.

Когда подошла машина с экипажем, я уже был готов к полету. Шведов доложил командиру Ли-2 старшему и лейтенанту Алексею Смирнову о болезни и о том, что и согласен лететь

вместо него.

— Отлично, — сказал Смирнов. — Только ты, Шведов, особенно-то не отрывайся от нас. А то вдруг нам Горностаев очень сильно понравится.

— Я его на дуэль тогда вызову, — сказал Шведов и пошел в санчасть.

Сиреневые сумерки окутали горизонт. Зеленая ракета над командным пунктом прочертила дымный след.

— Помчали, — сказал Смирнов. — Экипаж готов?

— Готов, готов, готов… — эхом откликнулись штурман, второй летчик, радист и я.

Покачиваясь, переваливаясь с крыла на крыло, наш Ли-2 вырулил на старт.

— Двигателям — взлетный!

Земля ушла вниз. Венера сияла в зеленоватом и Мелькнул под крылом полуразрушенный Екатерининский дворец. «Надо бы съездить туда, — подумал я, Вот вернемся, и съезжу».

Штурман Николай Крейзо склонился над планшетом. Смирнов по его команде мягко довернул машину вправо. Мы легли на курс. На запад. Вот так бы и топать до Берлина, думал я, глядя на воспаленно красный закат. Отбомбиться, чтобы и чертям в аду тошно стало, не только ставке Гитлера…

Линия фронта сверкала трассирующими нитями. Колыхались пожары. Они проплыли под Ли-2.

— Усилить наблюдение за воздухом! — скомандовал Смирнов.

И снова убаюкивающе гудят двигатели, чуть заметно покачивается самолет, и серебрятся в лунном свете крылья.

— Хорошо идем, — улыбнулся Крейзо.

— Не кажи гоп, — оборвал его командир. С земли нас услышали. На подходе к цели метнулись в небо голубые лучи света, зашарили по небу сплетаясь в лихорадочной пляске… Кабину залило мертвенно-белым светом, слепящим глаза.

— Командир, сзади «мессеры», — услышали мы СПУ доклад стрелка-радиста. — Идут с включенными фарами.

Смирнов двинул штурвал вперед, а секторы газа назад. Немецкие истребители проскочили над нами. Легкая дымка окутала машину на высоте 1300 метров. Ли-2 вышел из пикирования.

— Здесь и пойдем, — сказал Смирнов. — Штурман курс?

Пошли под нижней кромкой неплотной облачности. Крейзо приник к прицелу. Я выбрался в грузовую кабину, пристегнулся за фал, распахнул дверь. Морозный ветер ворвался в самолет. Резко взвизгнула сирена. Не мешкая ни секунды, я столкнул за

борт четыре осветительные бомбы и вслед за ними — открытый ящик с зажигательными. Ли-2 лег в крутой вираж. Я ухватился за шпангоуты. Раскрытая дверь была подо мною и я видел, как четыре желтых «свечи» (САБ-100) спускаются над станцией, забитой эшелонами. В лицо ударил свет прожектора. Рев моторов, вой ветра, бездна под ногами, режущий луч света, разрывы снарядов — вот что такое воздушный налет. В нем — дыхание смерти. И лихорадочно бьющаяся мысль: «Только бы не сбили». Ли-2 снова шел на цель. Шел словно по струне. Я вернулся к дверям пилотской кабины. Мне хорошо видна была застывшая широкоплечая фигура Смирнова. Едва заметными движениями штурвала он возвращал машину на курс, с которого ее сбивала воздушная волна зенитных разрывов. Ну и выдержка!

— Хорошо, командир! — воскликнул Крейзо и нажал кнопку электросбрасывателя. Четыре фугаски отделились от Ли-2, и он, освободившись от смертоносного груза, рванулся вверх.

Двигатели взревели на взлетном режиме. Машина уходила к звездам, туда, где не рвались снаряды и не метались столбы света. Смирнов снова ввел Ли-2 в вираж. Мы описывали гигантский круг. Внутри его, под нами, фосфорически вспыхивали и гасли разрывы зенитных снарядов, между ними плыли наши Ли-2, а внизу бушевало море огня.

— Пора домой, — сказал Смирнов. — Штурман, курс?

«Во дворец поеду завтра же, — решил я. — Должен же увидеть в жизни что-то хорошее…»

Я не пошел спать после возвращения домой. Вместе с наземными авиатехниками осмотрели машину, подготовили ее к полетам. На этот раз повезло — ни царапины. Когда работу закончили и солнце засияло на востоке, я направился к автостартеру. Шофер дремал в кабине.

— Слышь, браток, — разбудил я его, — давай-ка быстренько съездим к Екатерининскому дворцу. Дело у меня там.

Он буркнул что-то, но машина послушно двинулась в город…

Решетка забора, ворота. Одна половина их закрыта. Сквозь деревья я уже вижу силуэт знаменитого дворца. Он удивительно красив. Отсюда, издалека, мне не видно тех жестоких ран, которые нанесли ему война, фашизм. Выхожу из кабины, чтобы откинуть половину ворот. Шофер решил отъехать назад, чтобы освободить мне дорогу. На талом снегу машина, буксуя, медленно сползла с дороги. Словно в замедленном кино. Колеса перемалывают снег с водой, ревет двигатель. И вдруг тугой грохот ударяет в парке, задний мост автостартера взлетает вверх, с тяжелым шумом летит в сторону колесо, и меня накрывает волна мокрого снега. Смахиваю рукавом снег с лица и бросаюсь к

шоферу. Жив!

Кровоподтек от удара не в счет. Напоролись на мину. С тоской оглядываюсь на дворец. Та же торжественная тишина в парке, величаво стоят вековые дубы… Видать не пришло еще время свидеться нам с тобой, Екатерининский дворец. Война. Прости…

Автостартер разбит, а ведь без него на аэродроме не обойтись. Шофера охватывает легкая паника, он бежит за тягачом. Трактор оттаскивает искалеченный автостартер в автороту, а командир полка Б. П. Осипчук, не стесняясь в выражениях, объясняет мне, что такое есть мой визит во дворец. От более серьезных последствий нас спасает лишь то, что на аэродроме имеется второй автостартер. Что ж, придется перенести свой новый визит на более поздний срок — после Победы. Если, конечно, повезет.

Полк наращивает активность и результативность боевой работы. Но и авиация врага не дремлет. Немецкие бомбардировщики в ответ усилили удары по переднему краю наших войск на псковском участке Ленинградского фронта. Истребители ведут за ними охоту днем и ночью.

Доживу ли до Победы?

Не вернулся с задания экипаж старшего лейтенанта Ф. В. Спицина. Обаятельный, добродушный русоволосый Федор, как и многие из нас, пришел в полк из ГВФ. Летчиком он стал по призыву комсомола, закончил первую Батайскую авиашколу ГВФ, работал на Украине. Больше полутора сотен боевых вылетов на его счету. Они отмечены орденами Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды… В городе Павловске Воронежской области недосчитаются еще одного своего уроженца. Со Спициным погибли штурман лейтенант И. К. Жидович, бортмеханик старший лейтенант Н. И. Григорьев…

Из того же полета не вернулся и экипаж Дмитрия Григорьевича Вовка, чернобрового крепыша, весельчака, никогда не унывающего летчика. Незадолго до гибели пилота его Ли-2 попал над целью в такую переделку, что по всем законам должен был бы упасть. Вовк привел его на свой аэродром, выбрался из разбитого самолета, улыбнулся: «Я его на собственных руках домой дотащил. Будем жить!» Ошибся Дмитро.

Взорвался в воздухе Ли-2 старшего лейтенанта Василия Михайловича Попкова. Вместе с экипажем В. А. Тишко он по заданию партизанского штаба Литвы перебрасывал в район Вильнюса, к озеру Нарочь — Святосцы боеприпасы и продовольствие. Машина Попкова взорвалась над целью, доложил

Тишко, на глазах которого погиб Ли-2 его друга. Видимо, стреляли из засады, потому что ни истребителей, ни зениток экипаж нигде не видел. Погибли штурман Виктор Филиппович Желобицкий, вернувшийся живым из 248 боевых вылети, радист Г. Е. Грушаков, воздушный стрелок И. С. Шимбарев. Погиб и борттехник старший техник-лейтенант И. П. Озеров, уроженец Ржева.

— Сколько было Ивану? — вспоминал я. — Тридцать с небольшим. Невезучий он человек. Кому что выпадет на долю …

Озерову выпала судьба трагическая. Я хорошо запомнил тот тяжелый для всего полка день 21 июля 1943 года на Орловско-Курской дуге. С закатом солнца полк должен был вылететь на бомбежку станции Карачев. Днем удача улыбнулась Озерову — ему разрешили съездить навестить мать в Раменском районе, а вечером — отвернулась от Ивана. В полк он вернулся, когда машины уже выруливали на старт. В спешке ни командир экипажа лейтенант В. А. Суворов, ни Иван не проверили заправку самолета горючим. А баки оказались полупустыми. На взлете движки «обрезало», впереди стоял лес, и лишь чудом Суворову удалось перетянуть Ли-2 через березы и сосны и посадить его в кустарник. Вторым чудом было то, что четыре фугасные бомбы общим весом в тонну не взорвались. На этом чудеса закончились. Началось расследование летного происшествия.

За невыполнение воинских обязанностей по подготовке машины к боевому вылету, приведшее к аварии самолета, борттехник И. П. Озеров был осужден с отбытием наказания в штрафном батальоне. Еще он мог искупить вину первой кровью. Но мы-то хорошо знали, что первая кровь в штрафбате чаще всего была и последней… Озерову повезло, если можно назвать везением тяжелое ранение в живот. Он выжил, хотя долго валялся по госпиталям. Вернулся в полк. На тридцать втором боевом вылете ему не повезло вновь. Теперь уже наконец не повезло…

Я пошел на стоянку Ли-2 Попкова. Пусто. Подмерзший снег еще хранил след от колес шасси. Растает он, пройдет и след. Снял ушанку. Холодный влажный ветер ровно тянул над полем. Сиротливо били крылья разорванной палатки. И мне вдруг до слез стало обидно, что не увидел я Екатерининский дворец…

9 апреля полк получил приказ из штаба дивизии: «На участке действий авиаполка противник перешел в решительное наступление, вводя в бой все огневые средства и пехоту. Авиация действует по переднему краю наших войск. В ночь на 10 апреля уничтожить артпозиции и скопления войск противника в районе пункта Аувере, разрушить перекресток дорог в 15 километр юго-западнее Нарвы».

— Готовить будем двадцать машин, — сказал Фомин, собрав нас, авиатехников. — Для двух вылетов…

Весь день прошел в работе. Новые заботы, тревоги оттеснили в прошлое и гибель экипажей, и то, что смерть едва не зацепила меня своей косой.

В сумерки два Ли-2 взлетели на поиск целей и обозначение их САБами и зажигалками. Ведущим основной группы шел Ли-2 старшего лейтенанта Константина Ворошухи. Растаял в небе гул последней машины, над аэродромом повисла тишина. Мы остались ждать своих товарищей. Розовыми светлячками плавали огоньки самокруток, тихий говор слышался на опустевших стоянках. О чем говорят авиатехники в такие минуты? О всем. О доме, о том, что обмундирование износилось, а нового не дают, клянут Гитлера и намечают планы на мирную жизнь… Но вслушайтесь в их разговоры, и поймете, что мыслями они совсем не дома, не в каптерке старшины, не в Берлине и не в послевоенном времени. Всем существом своим, всей душой каждый из нас в бою, с экипажем, с машиной…

— Идут! — и затихли разговоры.

Самолет Ворошухи садился «с прямой». В свете посадочного прожектора было видно, как он тяжело ударился о землю. Что с ним? Я и еще несколько чело бросились к машине. Дверь распахнулась. Первым шел командир, за ним — второй летчик Валентин Мурзаков, штурман Владимир Буховец, штурман-стажер Павел Алексеев… Мы напряженно ждали. Ли-2 досталось так, что о втором вылете и мечтать он не мог. Подъехал на «виллисе» командир полка. Встал рядом с нами. По лесенке сошел борттехник А. А. Волков за ним — стрелок-радист старшина Е. А. Вербицкий. Ворошуха направился к Осипчуку, вскинул руку к виску. Осипчук остановил его:

— Вижу сам, что в рубашках родились. При таких повреждениях самолет должен разваливаться в воздухе.

— Ничего; — улыбнулся Ворошуха. — Мы еще повоюем.

У Ли-2 — десятки пробоин от осколков, один снаряд взорвался в самолете, и только чудом никого не задело, хотя парашюты посекло. Пробит пол у трубопровода от бензобака. Я прикинул: три сантиметра левее, и баки взорвались бы — осколки-то от термитных снарядов.

Мягко ворча, на посадку один за другим заходили наши машины. Все двадцать.

Днем, заделав листами дюралюминия большие дыры, экипаж Ворошухи, в который был включен и я, перегнал израненный Ли-2 под Калугу в мастерские. Взамен получили отремонтированный самолет из нашей же 2-й авиаэскадрильи и вернулись на

аэродром в Пушкин.

14 апреля на псковском участке Ленинградского фронта наши части перешли в наступление. В полку приподнятое настроение. Мы уже знали, что 26 марта 1944 года советские войска вышли к границам Румынии, вступили на ее территорию. Пришел и наш черед гнать врага с родной земли. Бомбим артпозиции в районе Иерусалимки, Глоты, Череха, южнее Пскова. Наносим массированные удары по сланцеперегонным заводам и рудникам в районе Кивныли и Тюрсамаэ, восточное Дукваре. Бомбим скопление войск в пункте Адивере. Почти месяц сложнейшей боевой работы — и без потерь. Было от чего прийти в хорошее настроение. Оно покинуло нас ночью девятого мая.

В эту ночь 25 наших Ли-2 парами и звеньями взлетели на бомбежку эшелонов на станции Тапа в трех десятках километров юго-западнее Ракваре. Три самолета горящими факелами прочертили ночное небо над этой станцией. Один из них был наш — командира отряда старшего лейтенанта Б. В. Бурканенко. Одессит, весельчак, он мрачнел, когда при нем говорили об Одессе. Он боялся встречи с лежащим в руинах родным городом, который так любил. В том же горящем факеле оборвалась жизнь штурмана лейтенанта Николая Ивановича Булаха. Ему не повезло первый раз в экипаже Н. И. Рассадина. В октябре сорок третьего их сбили под Рославлем. Булах уцелел. Несколько дней он пробирался к линии фронта, перешел ее, вернулся в полк. И вот погиб под Тапой. Пустыми остались и нары старшины И. Г. Казакова. Долгое время он работал мотористом, механиком. Рвался в небо. Стал бортмехаником. Восемьдесят первый вылет оказался для него роковым.

Словно разделяя нашу горечь и боль по погибшим друзьям, небо на четыре дня заволокли тяжелые свинцовые тучи, хлестал дождь. Но на войне долгому о нет места. Может быть потому, что все в ней равны перед смертью и никто не знает, что ждет его завтра. К тому же работы все прибавлялось.

Ночью 26 машин вылетели для бомбежки железнодорожной станции города Тарту. По донесениям разведки, там скопились вражеские эшелоны с войскам и техникой. Обеспечивали удар экипажи Ли-2 П. И. Фурсова, И. П. Михейкина и М. К. Аджбы. Они осветили и обозначили цель, блокировали немецкий аэродром. Задание было выполнено успешно, но без неприятностей не обошлось. В полете вышла из строя гидросистема на самолете старшего лейтенанта А. В. Сорокина. Пришлось ему вернуться и садиться с бомбами под фюзеляжем. Мы с тревогой ждали его посадки. И не зря. Когда самолет коснулся земли, правая стойка шасси сложилась. Ли-2 лег на крыло, винт рубанул землю… Мы

рванулись к машине, неуклюже лежавшей посередине ВПП.

— Здесь ей не место, — скомандовал Фомин. — Полосу нужно освободить. Оружейники, за работу!

Вооруженцы быстро вывернули взрыватели, осторожно сняли бомбы. Подвезли резиновые мешки, разложили под крылом, подсоединили к ним баллоны со сжатым воздухом. Машину выровняли. Правую ферму шасси поставили в выпущенное положение, зафиксировали в специальном приспособлении и отбуксировали самолеты на стоянку. Вокруг него, как вокруг больного, засуетились техники, механики, мотористы. Заменили гидросервопоршень, механический замок фиксации шасси, сняли воздушный винт…

Винты — трехлопастные, изменяемого шага, с гидравлическим устройством автоматического флюгирования — доставляли нам немало хлопот. В полк они поступали в разобранном виде. Вначале, еще на фронте под Сталинградом, сборку винтов и их монтаж вели специалисты из полевых авиаремонтных мастерских. Это тормозило работу, задерживало ввод машин в строй. В октябре сорок второго года решили отправить на стажировку в ПАРМ-10 старших техников отряда, по одному-два человека от эскадрилий. Там я научился ремонтировать собирать и балансировать воздушные винты. А повреждения они получали часто. При рулежках, если машины попадали колесами в воронки от бомб. При складывании ферм шасси. Их секли осколки зениток, рвали пули…

Забоины и «вырывы» по задней кромке лопасти обрабатывали напильником, шлифовали наждачной бумагой. Если же повреждались передние кромки — ребра атаки, лопасти приходилось менять. А съем и монтирование винта — операции сложные. Нам же приходилось выполнять их не только на базовом аэродроме, но и в местах вынужденных посадок Ли-2.

На машине Сорокина эту работу мы сделали за три часа. Оставалось заменить согнутую консоль крыла. Она нашлась в запасе у заботливого и прижимистого Николая Степановича Фомина, старшего инженера полка.

— Дружней, ребята, — подбадривал он. — Немцы заждались этот Ли-2. Что-то, говорят, давненько бомб на наши головы никто не кидал. Где этот Сорокин?

Незамысловатый юмор, но улыбка на фронте — совсем не последнее дело. И к следующей ночи экипаж получил готовую к боевой работе машину.

…Сияло солнце. На полковом построении командир полка Б. П. Осипчук от имени Советского правительства вручал государственные награды. Мы выполнили свой долг на

Ленинградском фронте. Полк совершил 1159 боевых самолетовылетов, налет ночью составил 2851 час. На врага сброшено 6289 бомб общим весом 1215 тонн.

— Горностаев!

— Я!

— За обеспечение подготовки самолетов, выполнение боевых заданий и личное участие в боевых вылетах награждается орденом Красной Звезды…

— Служу Советскому Союзу!

Я снова стою в одном строю с товарищами. Это мой второй орден Красной Звезды. Что испытываю я сейчас? Радость? Да. Гордость? Конечно. Но и грусть… Обвожу взглядом строй полка. Плотной, уверенной стеной стоит он. Но сколько товарищей, из тех, кто стоял и этом строю в день организации полка, не дожили до сегодняшнего дня. Остались в ленинградской земле в братских могилах экипажи Тараса Кобзева, Бориса Тация, Федора Гаранина. А сколько ребят взорвались и сгорели в небе, сколько упали за линией фронта?!

Плывет мимо меня полковое знамя. Мы стоим, преклонив колени. Тяжелый шелк в лучах солнца отливает алым светом…

Глава девятая

Плывет под крылом родная земля. Чем дальше ни юг, тем ярче зеленеют луга и поля, рощи и леса. Отсюда, с высоты, следов войны почти не видно, а ведь прокатилась она огненным валом здесь дважды — сначала к востоку, потом к западу. Мысли мои обгоняют Ли-2, рвутся вперед. Потому что летим мы в Воротынск, под Калугу, в места близкие и дорогие моему сердцу. Война тоже прошлась по ним, принеся и горе и разруху. Как-то там живут теперь мои родные, тетушка, сестра? Что с нашей деревней Лыково?.. Я понимал, что понапрасну тревожу свою душу — война не закончилась, к ним я не попаду, но мне очень хотелось этого. Да что говорить, может быть, самой желанной наградой на фронте был отпуск домой. Давали его в редких случаях, за героические дела, а что такого героического сделал я?

В Воротынске снова навалилась работа, оттесняя заслоняя собой мысли о доме, о семье. На общеполковом открытом партийном собрании подвели итоги боевых действий полка на Ленинградском фронте с декабря 1943 года по май 1944-го. Состоялся обобщенный разбор работы технического состава полка за эти пять месяцев. Накопленный опыт внимательно изучали молодые летчики, штурманы и авиаспециалисты, прибывающие с пополнением. Что ж, им есть, что изучать…

Работаем с раннего утра до темноты. Погода стой совсем не майская: холодные ветры то и дело гоняю дождевые тучи. Живем в самолетах. Мокрую одежду сушим у костров. Спать приходится на металлическом полу, летчики спят прямо в своих креслах.

Спешим. Все настойчивее ходят разговоры о перебазировании на другой аэродром, поближе к линии фронта. Самолеты, которым нужен средний восстановительный ремонт, отправляем в дивизионные ПАРМ-10 под Калугой, остальные работы на машинах ведем сами. Особого внимания требуют двигатели с предельно большими допусками, которые получаем с ремонтных заводов. Гарантийный ресурс им редко по плечу, да и дефекты в полетах, как правило, поставляют они. Потому работу с такими движками доверяем только опытным мастерам — авиатехникам и механикам, да и то под контролем старших техников отрядов или борттехников. Это не перестраховка, это единственно возможный путь к надежной работе всех систем и агрегатов столь сложной машины, как самолет. Только отличные знания, богатый опыт, внимательный и придирчивый ни взгляд работников технической службы могут уберечь экипажи от многих неожиданностей в воздухе. На войне ведь их хватает и без подвохов со стороны

самих Ли-2. Была и еще одна причина для того, чтобы с особой тщательностью готовить, проверять и перепроверять материальную часть полка.

Однажды, когда я с Милюковым и Родиным заканчивал проверку работы гидравлики на машине Щуровского, подошел Б. П. Осипчук. Поздоровался. Поговорили о делах. Уже уходя, командир полка сказал:

— Будьте повнимательней. Война в лесные края переметнулась. Там нам работка найдется. И не простая работка…

— Если вы имеете в виду партизан, так нам не приникать, — улыбнулся Родин. — Дело-то знакомое.

— Думаю, события развернутся так, что нашего опыта окажется маловато. Будем добывать новый. Но машины для этого должны быть сверхнадежными, — сказал Осипчук. — Потому и прошу вас о тройной бдительности.

Поздним вечером, укутавшись в чехол для двигателя, я лежал в хвосте фюзеляжа. Не спалось. Весь день шел дождь, с сырой земли тянуло холодом, и меня слегка знобило. Не заболеть бы, подумал я. Сейчас это совсем некстати. Осипчук ведь просил…

Мысли вернулись к разговору с командиром полка. Да, опыт полетов к партизанам у экипажей нашего полка есть. Впрочем, если быть точным, — только у самых опытных экипажей. Неопытных на такую работу не вышлешь. Нужно пройти линию фронта и за сотни километров от нее, в глуши лесов, вдали от населенных пунктов, темной, а то и дождливой ночью отыскать партизанские костры, определить, не ловушка ли фашистская, приземлиться. И это при наличии лишь карты компаса, часов и указателя скорости. Даже радиокомпас летчикам не помощник — радиостанции в отряде коротковолновые и маломощные и в качестве приводные радиостанций не годятся.

А сама посадка? Вот где нужно иметь холодную голову, точный расчет и крепкие руки. Партизаны, как правило, не знали даже простейших условий безопасной посадки тяжелых машин на полевых площадках. А он были непростыми: посадочная полоса должна быть определенных размеров, твердость грунта соответствовать нормам, световое обозначение — по инструкции…

Сколько же времени прошло с тех пор, как экипаж Ивана Владимирцева летал на выброску десанта в районе Белой Церкви? Больше двух лет! Да, тогда была ночь на 23 апреля 1942 года, ночь, с которой полк ведет отсчет боевым действиям. Потом этот же экипаж совершил несколько рейсов под Ровно в отряд Д. Н. Медведева. За ним — Щуровский, Тишко, другие… Куда мы

тогда летали? Я стал вспоминать названия: Таракановка, Бондуровка, Золотуха, Гвоздня, Климовичи, Полоцк, Овруч, Рига… Да разве все упомнишь.

А мой первый полет на выброску десанта? Щуровский вел Ли-2, в экипаже были штурман А. Т. Пустовойт, стрелок-радист А. М. Губин, бортмеханик С. Е. Олейников, воздушный стрелок М. А. Стародубов и я. Летали в район Климовичей. Светила луна, видимость была прекрасной. Прошли линию фронта, нас обстреляли. Серые в мертвом свете луны разрывы снарядов вспыхивали и гасли где-то ниже и справа. Потом немцы пристрелялись. Пришлось Щуровскому блеснуть своим летным мастерством.

На точку выброски вышли точно. С высоты 1000 метров десантники ушли в ночь. Щуровский сделал круг. Вот и условный световой сигнал с земли. Все в порядке. Если можно считать в порядке вещей то, что наши бойцы остались в логове врага и кто знает, выйдут ли они оттуда живыми.

Тогда же, в конце августа 1942 года командирам отрядов старшим лейтенантам Щуровскому, Тишко и Гиричеву выпала честь быть участниками совещания руководителей партизанских отрядов в Москве, в Центральном штабе партизанского движения. 31 августа вечером их приняли в Кремле руководители партии и правительства.

Начальник Центрального штаба партизанского движения П. К. Пономаренко подчеркнул тогда, что в условиях наступления врага на юге, а также из-за отсутствия второго фронта в Европе партизаны должны скопить как можно больше сил врага вдали от передовой. Имеете с тем Ставка считала не совсем нормальным такое положение вещей, когда украинские соединения С. А. Ковпака и А. Н. Сабурова действуют в Брянских лесах, где партизанское движение и без того хорошо развито. Этим соединениям было предложено совершить поход по северным областям Украины с тем, чтобы еще больше разжечь пламя народной войны на правом берегу Днепра.

Обо всем этом мы узнали, когда наши товарищи вернулись из Москвы. Задачи, которые ложились теперь на личный состав АДД по обеспечению партизан всем необходимым, были очень сложными.

— Выполнять эти задачи придется нам с вами, — закончил свой рассказ Щуровский. — С риском для жизни. Но игра стоит свеч…

Нам пришлось с ходу включиться в работу. Вместе с экипажем Щуровского отправился и я на аэродром и Трубетчино, что в шестидесяти километрах севернее Липецка. Там я должен

был заниматься техническим обеспечением, подготовкой самолетов, которые готовились к полетам за линию фронта. Что мы тогда грузили в Ли-2? Боеприпасы, медикаменты, теплую одежду. И даже три замка для сорокапяток. Эти пушки достались партизанам при отступлении наших войск, вот только замков на них не было. Там, в Трубетчино, ожидая вылета за линию фронта, Сидор Артемьевич Ковпак немало рассказывал нам о жизни и войне в тылу врага. После этих рассказов самолеты Щуровского, Гиричева и Тишко уходили в полет с предельно высокой загрузкой. Конечно, это усложняло работу экипажей. 15 тонн 600 килограммов драгоценного груза было переброшено к тыл врага, 226 раненых, больных партизан и детей доставлены на Большую землю. Было чем гордиться…

Тогда же, в начале сентября 1942 года, мы потеряли у партизан и свой первый Ли-2. Экипажу И. Н. Владимирцева была поставлена задача перебросить под Ровно в отряд Медведева весьма важный груз. Полет предстоял на полную глубину, и потому машину готовили очень тщательно. Укомплектовали запчастями, инструментом, загрузили бочку с моторным маслом. Когда я прощался с экипажем, все были на местах: командир, штурман А. Н. Пономаренко, радист Г. А. Буланов, воздушный стрелок Н. В. Кочуркин, борттехник Ф. В. Ващенко.

— Запроси еще раз посадочные знаки, — сказал Владимирцев радисту.

— Посадочную площадку обозначат кострами по периметру, Т выложат из фонарей.

— Тогда поехали, — Владимирцев затянул парашютные лямки. — Может, и ты с нами, Горностаев?

— Начальство не отпускает. Ни пуха вам…

— К черту.

Никто не знал, что свидеться снова нам удастся лишь через два месяца, 12 ноября. Когда на нашем аэродроме приземлился Ли-2 В. П. Бибикова из 101-го авиаполка и улеглась радость встречи с вернувшимся экипажем Владимирцева, мы отошли в сторонку с Андреем Пономаренко. Сели, закурили.

— В район приземления пришли точно, — глухим простуженным голосом начал он свой рассказ. — Площадка есть, а Т — нет. Вертелись мы, вертелись — нет Т. Пытались запросить Москву, что делать, но не удалось, слишком далеко улетели. И в небе болтаться долго не можем, понимаем, что наводим немцев на отряд. Решили садиться. Снизились над площадкой, прошли на бреющем, осветили фарами. Препятствий нет, длины хватает. Сели. И на скорости 50 километров в час машина провалилась. Болотистый грунт не выдержал. Нос вниз, хвост вверх, двери

заклинило… Ну, думаем, устроили нам фашисты ловушку. Достали автоматы, пистолеты. Люди бегут. Тоска меня взяла. Думаю, если фашисты, то нелепо погибать придется. Сидим как в мышеловке. Слышим, кричат. По-русски. Отлегло от сердца. Командир, борттехник и я через верхний люк пилотской кабины выбрались, радист и стрелок — через заднюю грузовую дверь. Партизаны помогли нам машину в нормальное положение вернуть. Отделались мы, общем-то, легко. Владимирцев, правда, ногу поранил, у остальных — только ушибы. Груз цел. А самолет разбит. Посудили, порядили — выходит, что восстановить его в лесу невозможно.

Сняли с Ли-2 вооружение, боеприпасы, радиостанции. И погиб наш друг самолет смертью храбрых в лесах Ровенских. А мы два месяца партизан аэродромной службе учили. Может, других наша участь минует…

Подошел, прихрамывая, Иван Владимирцев.

— Байки травишь, Андрей? — улыбнулся он. — Пошли лучше поужинаем.

Они ушли. Я смотрел им вслед и думал о том, что, несмотря на неудачу, у Владимирцева есть уже своя фронтовая слава. Разведчики, летавшие в тыл, просили об одном, — чтобы забрасывал их Иван. Тридцатитрехлетний Владимирцев был для них своеобразным талисманом. Все, кого он вывозил в тыл врага, возвращались к своим.

Когда я вспомнил о Сталинградском фронте, у меня заныли руки, будто снова попал я в морозную, буранную степь. Работы там было через край, но даже из-под Сталинграда, где каждый самолет — на особом счету, улетали наши Ли-2 к партизанам. Тогда мы едва не потеряли экипаж Щуровского.

Я встретил эту машину после ночного бомбометания. Экипаж ушел, а техники и моторист приступили к привычной работе. И вдруг возвращается Олейников.

— Ты что, Сережа? Иди, спи, мы сами справимся.

— После войны отоспимся, — устало сказал он. — Приказ получили через час вылететь на спецзадание.

Вместе с механиком Сашей Батуриным заправили они Ли-2 горючим и маслом, опробовали двигатели. Подошел радист Алеша Губин, за ним стрелок Миша Стародубов. Первый проверил радиостанции, настройку на КП полка, второй — пулеметы и боеприпасы… Подъехали на полуторке два Александра — командир отряда Щуровский и штурман Пустовойт, старший штурман полка майор С. С. Соколов. Здесь же, у Ли-2, в последний раз проверяются штурманские расчеты, уточняются сигналы. Соколов ставит свою подпись в документах.

Пора!

Три полета в Брянские леса они выполнили успешно. В четвертом у деревни Солтановка-Борки условленных сигналов не обнаружили. Пришлось возвращаться, не выполнив задания. Под Орлом они и попали в переплет. Одинокий самолет нарвался на прожектора и на зенитки. А на борту взрывчатка, боеприпасы…

— Я тебе, Николай, объяснить не сумею, что испытываешь, сидя в пороховом ящике посередине неба, — вещал, возвратившись, Олейников. — А в тебя все, кому не лень, снаряды пускают. Уж на что наш командир любитель острых ощущений, но и он — дай бог ноги! — изворачивался, как мог. Наша старушка так кряхтела, что я боялся — вдруг на вираже развалится. Выдержала… — И он одобрительно похлопал по обшивке фюзеляжа Ли-2.

Доставалось и борттехникам. На их плечи ложилась ответственность за то, что в полете Ли-2 будет вести себя так, как должно. Лежала она тяжелым грузом в течение многих часов, и это напряжение изматывало вконец. Прислушиваешься, приглядываешься — ждешь напасти любой… Особенно нарастала тревога к концу гарантийного ресурса двигателей АШ-62ИР. У них, как правило, к этому сроку начиналась тряска из-за неустойчивой работы нескольких цилиндров. Хорошо, если забарахлит движок над своей территорией. А если в сотнях километрах от нее? Заменить поршневые кольца цилиндров даже в условиях базового аэродрома непросто. Что же говорить об этой работе, когда делаешь ее на партизанской площадке, в лесу? К тому же сверху Ли-2 хорошо виден…

В октябре сорок второго я встречал самолет Щуровского. Он возвращался от партизан. Первым вышел Олейников. Обычно веселый, неунывающий в любых передрягах, на этот раз он показался мне уставшим и чем-то расстроенным.

— Случилось что-нибудь, Сергей?

— Ничего, — обронил он, взглянув на меня. — Отосплюсь, и все пройдет.

Оказалось, летали они в район деревни Лельчицы Минской области к партизанам А. Н. Сабурова. В полете началась сильная тряска левого двигателя. Щуровский сумел довести машину до «точки» и посадить ее. Почти сутки Олейников с бортстрелком Михаилом Стародубцевым ремонтировали движок. Без необходимых приспособлений, с минимумом инструментов и запасных частей. Им пришлось менять поршневые кольца в двух цилиндрах. И вот самолет стоит на родном аэродроме, потрескивают остывающие двигатели, словно лишь одним им ведомым языком благодарят Олейникова…

Воспоминания, воспоминания. Неужели мы так много уже отвоевали?! Неужели годы прошли? Не дни, не месяцы — годы!..

По обшивке ударили капли дождя. Ветер раскачивал Ли-2, посвистывал в щелях. Я поплотнее закутался в чехол, поднес часы к глазам. Фосфоресцирующие стрелки показывали два часа ночи. Сон не шел, и я снова вернулся в прошлое.

Почему-то вспомнился сорок третий год. Начало его. Тогда стало известно, что в соединении С. А. Ковпака ждут нашей помощи — много раненых. Из-за Плохой погоды вывезти их самолетами вовремя не удались. И потому, когда в последних числах января установились ясные холодные ночи, наши экипажи вместе с экипажами других полков 1-й авиадивизии вылетели на помощь ковпаковцам. Повел свой Ли-2 на озеро Червонное южнее Слуцка и капитан Владимир Александрович Тишко. Вез он привычный груз: медикаменты, взрывчатку, продукты. Обратным рейсом должен был забрать раненых и детей. Улетел с Тишко и старший техник второго авиаотряда эскадрильи К. П. Кольга. Улетел и словно в воду канул. Как и остальные.

Они прошли линию фронта, попали под прожекторы и зенитный огонь, но ускользнули. На «точку» вышли точно. Увидели костры на льду озера, условные сигналы. Сели. Но после посадки, при рулении к берегу самолет никто не сопровождал. Тишко не знал, что лед усеян проталинами от прежних сигнальных костров, ничем не обозначенных.

— Ухнули мы в прорубь, — рассказывал позже Кольга. — Винт согнулся, крыло и шасси подломились. Пока из полка запчасти доставили, пока ремонтировали, фашисты засекли Ли-2 и сожгли с воздуха. Знать, что самое страшное в тылу у немцев? Остаться без дела. А мы больше месяца ждали, пока нас вывезут. Тебя одного оставил на два отряда, душа изболелась.

— Ничего, выдюжил, — сказал я. — Хотя и тяжело бывало.

— Я знаю…

Потом был Центральный фронт. Там в июле сорок третьего мы получили три машины Си-47 американского производства. Все обозначения в пилотской кабине — на английском языке. Что делать? Осваивать. И освоили. Самолет был похож на Ли-2. И в то же время отличался оборудованием планера и силовыми установками. Противообледенительная система передней кромки крыла давала возможность летать в плохую погоду. Два дополнительных бензобака значительно увеличивали радиус его действия. Двигатели мощностью по 1600 лошадиных сил были смонтированы весьма удобно для обслуживания на моторамах из легкого сплава. А вот вооружения Си-47 не имели. Но мы были рады и этой помощи союзников, если уж второго фронта от них

никак не дождешься.

Авиация становилась все более необходимой в партизанской войне. В начале осени большая группа наших машин осуществляла связь с народными мстителями Полоцко-Лепельской зоны. Там в районе Ярцева мы потеряли Ли-2 старшего лейтенанта В. К. Егорова. Из экипажа в полк не вернулся никто.

Фашисты, почуяв опасность укрепления связей партизан с Большой землей, усилили ночное и дневное патрулирование «Суражских ворот», района, где пролегали маршруты машин АДД. Пришлось летать на очень низких высотах.

В те дни много работали по заданию Белорусского штаба партизанского движения. Экипажи Т. К. Гаврилова и Б. И. Тация за четыре вылета перевезли для соединения Сабурова 19,5 тонны боеприпасов, медикаментов и вывезли 96 раненых и больных партизан. Полоцк, Бегомль, Молодечно, Минск… В эти районы по воздуху шли грузы, а на Большой земле мы встречал людей, полной чашей хлебнувших все прелести «нового порядка». Раненые, дети, старики, женщины… Сколько буду жить, не забыть мне их лиц и глаз, в которых стояла нечеловеческая боль людей, прошедших сквозь ад. А дети? Исхудавшие, настороженные, словно маленькие зверьки, они с недоверием смотрели на каждого взрослого… Сколько же понадобится душевного тепла и ласки, чтобы вернуть их в мир детства!

29 сентября экипаж Тация вернулся из района в шестидесяти километрах северо-западнее Минска. Две недели назад они туда летали. Задание выполнили. Теперь же вернулись с полной загрузкой.

— Горит все, — Таций с размаху ударил кулаком о косяк грузовой двери. — Карателя работают. Огонь до облаков. Деревни пылают, а мы костры партизанские ищем. Нет костров, есть пожарища… Ненавижу гадов! Знаешь, о чем я жалел? Что не бомбы, а медикаменты везу. Но сейчас там медикаменты нужнее, — и он ушел на КП полка.

4 октября два наших экипажа вылетали к партизанам. Выбросили на парашюте около четырех тони боеприпасов в районе Гомеля. Экипаж Ваканьи задание выполнил частично — один мешок завис на стабилизаторе самолета и повредил его. Все другие мешки с грузом были сброшены с малой высоты над лесом без парашютов. В эту же ночь самолет Си-47 Тация доставлял партизанам груз в район западнее Минска. На маршруте у станции Село, северо-западнее Витебска, его атаковал истребитель противника. Самолет получил пять пробоин в стабилизаторе и бензобаках. Кроме того, был поврежден

трубопровод гидросистемы, перебиты тросы управления правым элероном… Радист и стрелок ранены. Экипаж не выполнил задания и возвратился с грузом. Таций и штурман Вдовиченко довели самолет и посадили на своем аэродроме в Воротынске. В ПАРМ-10 машину ремонтировали около двух месяцев.

Сколько их было, таких вот вылетов, возвращений? Десятки, сотни. Под огнем зениток, с атаками истребителей… Кровь наших товарищей запекалась на штурвалах, штурманских столах, на гашетках пулеметов. Но грузы для партизан шли и шли в районы Минска, Могилева, Гомеля, Пинска, Житлина, Слонима, Витебска…

Когда ударили первые заморозки, мы потеряли экипаж старшего лейтенанта Саши Борисова. Весь день авиатехники старшина Алексей Уткин из второй эскадрильи и сержант Михаил Козлов из третьей готовили с мотористами свои Ли-2 к вылету в партизанские края. В сумерках я с борттехниками Дмитрием Листопадом и Петром Баталкиным проверил десантное оборудование машин, работу двигателей. Дозаправили их горючим, маслом. Рейс предстоял дальний, к Сабурову, но дорога обоим экипажам была знакомая. Баталкин, поглядывая в небо, хмурился.

— Что мрачнеешь, Петя? — спросил я его.

— Больно небо ясное.

— Проскочим, — убежденно сказал Листопад. — Повыше заберемся и проскочим.

— Не кажи гоп…

Баталкину было двадцать шесть лет. Родом он из Иванецкого района Курской области, из поселка сахарного завода «Коллективист». В полк пришел в августе сорок второго, хотя воевал с первых дней войны. Пользовался безграничным доверием экипажа.

Подготовленные машины находились на стоянке 2-й эскадрильи. На полуторке подъехали экипажи. Спрыгнул на землю старший лейтенант Александр Борисов, за ним — командир второго Ли-2 старший лейтенант Николай Петриченко. Когда мы доложили о готовности машин к полету, Борисов обошел свой Ли-2, оглядел его.

— Годится, — сказал он, пожимая на прощанье руки нам, остающимся дома, — ждите к утру.

Борисову еще не исполнилось и тридцати, но летчиком он уже стал отменным. Родился он в деревне Перепелкино Зарайского района Московской области, закончил семилетку, по путевке комсомола был направлен в Первую Батайскую школу ГВФ. Он не забывал однокашников, знал, где и как они воюют,

переживал за них. За Сталинград, Курскую битву, выполнение сложнейших полетов к партизанам Белоруссии Борисов был награжден орденами Ленина и Красного Знамени.

У Борисова был молодой экипаж. Второму летчику, младшему лейтенанту Коле Гороху со станции Шишкино Тапкинского района Кемеровской области едва исполнилось двадцать лет. Его одногодком был стрелок-радист из города Можги старшина Виктор Хрусталев. Ровесниками командира были штурман отряда капитан Николай Тихонович Шестопалов из Одессы и стрелок старшина Илларион Федосеевич Парахневич из села Верати, что под Бобруйском. К полетам в Белоруссию он рвался всей душой.

— До дому полетим, браточки вы мои, — улыбался он. — Может, где своих зустрену…

Когда они улетели, я, наскоро поужинав, зашел к КП полка. Заглянул в журнал радиосвязи. Последняя запись не вызывала тревоги: «Прошли линию фронт. Высота полета 3500 метров. Все в порядке». Я собирался было идти на стоянку, когда на связь с КП полка вышел Николай Петриченко: «Видел северо-западнее Старого Быхова падение горящего самолета…» Напряженное молчание повисло на командном пункте.

— Кроме Борисова, там никого нет, — сказал Осипчук. — Никого.

Петриченко задание выполнил, вернулся на свой аэродром. Пока старшина Уткин с борттехником Листопадом осматривали Ли-2, накидывали чехлы на двигатели, я сидел с техником Козловым на пустой стоянка Мы молчали. Да и что здесь скажешь.

— Пошли поспим, Миша, — я поднялся.

— Я подожду.

— Их сбили, ты же слышал.

— Я подожду.

— Если кто остался жив, выйдет через линию фронта…

— Шел бы ты отсюда, старший лейтенант, один. — Глаза Козлова зло блеснули. — Я же тебе русским языком сказал, что ждать буду. — И вдруг словно угас. — Как же я без них, Николай? Кто я без них?

Я ушел, а он остался. Лишь к полудню, когда уже не осталось никакой надежды на чудо, Козлов пошел в землянку. На порожке еще раз оглянулся. Небо оставалось пустым.

Кому меньше везло, кому больше… Экипажу К. Н. Пьянзина повезло больше. Мы бомбили скопления вражеских войск в районе Межи севернее Витебска, и Калинковичах, Лоеве, сбрасывали листовки над Ушачами. В одном из таких полетов на

самолете Пьянзина отказал правый двигатель. Сбросив бомбы и листовки, Ли-2 повернул домой. На КП уже знали об отказе, и потому мы с инженером эскадрильи П. А. Коробовым и техником С. В. Наумовым встречали эту машину на ВПП. В конце пробега двигатель… загорелся. Мы бросились к огнетушителям.

— Надо же, — удивлялся борттехник А. В. Филипенко, когда пламя удалось погасить. — До самого дома терпел. Молодец, двигун.

Отказ произошел из-за разрушения тяги толкателя клапанного механизма и прогара поршня одного из цилиндров. Причина: плохо выполненный на заводе восстановительный ремонт. Надо менять двигатель, обгоревшую арматуру, трубопровод силовой установки…

Я прислушался. Дождь закончился. Лишь редкие капли срывались с крыла и гулко били в пустую патронную коробку, лежавшую под самолетом. В иллюминатор робко заглянула маленькая звездочка. Тишина, покой. Мне вдруг показалось, что я лежу на сеновале и сарае, только что прошумел дождь… Озноб прошел, стало тепло, уютно. И я заснул.

А утром снова навалилась работа, и отошла в прошлое ночь грустных моих воспоминаний.

Закончив в меру своих сил и возможностей ремонт изношенных, избитых Ли-2, полк в конце мая перелетел на новое место базирования — в Бровничи, к юго-западу от города Климова. Зеленели леса и луга, цвели сады. Невдалеке от аэродрома лежало село Ново-Ропск на 300 дворов. Там разместились штаб полка, летный состав, кухня, столовая. В полку была грузовая автомашина — американский «студебекер». Она и осуществляла связь между селом и аэродромом.

— Эй, старший лейтенант Горностаев! — Я узнал голос Родина и выглянул из Ли-2, где доводил до ума тяги управления двигателем. — Поехали на обед, карета подана…

Я вытер руки ветошью, закрыл Ли-2, перемахнул в кузов, и вот уже мчится наш «студебекер» по кромке летного поля в село. Теплый ветер бьет в лицо, на душе становится весело и хорошо.

— Отгадай загадку, — кричит старшина Родин, — Масляное пятно на летном поле. Что это?

Я чувствую подвох, жму плечами.

— Авиатехник! — радостно сообщает ответ Родин и все, кто сидит в кузове, хохочут.

— Стой! — забарабанил по кабине Милюков. — Есть пассажиры.

Пополнение в составе трех летчиков заняло свои места, и тут мы поняли — французы! О том, что вместе с Красной Армией

бьют врага и летчики полка «Нормандия», мы слышали: авиационный телеграф работает без сбоев. Но ехать вместе с французами на обед?!

А встретились мы с ними потому, что на этом же полевом аэродроме в Бровничах стояла 303-я авиационная дивизия, в которую входил и авиационный полк французских летчиков. Они находились на отдыхе, заменяли истребители Як-9 на Як-3.

После сытного обеда на аэродром решили идти пешком. Солнце клонилось к закату. Жили мы все еще в самолетах.

— Палатки сегодня привезут, — сказал Милюков. — Ты, Родин, будешь ставить?

— Нет. В палатках соловьев слышно. Не заснешь. Я землянку рыть начал.

Что верно, то верно. Соловьи пели в зарослях у аэродрома всю ночь, тревожа душу, возвращая нас к воспоминаниям о любви и любимых. Когда подошли к стоянкам, подъехал командир Борис Петрович Осипчук, привез экипажи.

— Готовьте три машины, — приказал он. — Выделите техников, мотористов для перевозки оставшегося в Воротынске технического имущества нашей первой авиадивизии и БАО 1028. Сделать это нужно быстро, фронт ждать не будет.

Здесь командир полка прав, не фронт для нас, а мы для фронта. К полуночи, когда стоянки трех Ли-2 опустели, я побрел в палатку, которую натянули те, кто был посвободнее. Решил вздремнуть не раздеваясь. Но куда там? Соловьи устроили концерт, словно на конкурсе вокалистов. Когда я лежал и слушал их, полог палатки откинул заместитель командира полка майор Н. В. Савонов. Следом вошел командир отряда Николай Ильич Рыбин.

— Заслушался? — улыбнулся Савонов, увидев, что я не сплю. И без всякого перехода:

— Из новых машин есть готовые к вылету?

— Есть, — сказал я, натягивая сапоги. — У нас все готово.

— Тогда пойдем, Николай, переключимся на другую музыку. Послушаем гул Ли-2, а заодно посмотрим, как новые орлы летать умеют.

У палатки стояли летчики из пополнения. Совсем мальчишки. «Черт побери! — подумал я. — Когда же все это закончится?! Ведь у этих пацанов еще молоко на губах не обсохло…»

— Пошли, — сказал я и повел пополнение к новому Ли-2. В ту ночь я больше не слышал соловьев. После двадцати двух посадок на востоке уже вовсю сияло солнце.

— Ну что ж, — подвел итог Савонов, когда последний из

новичков поставил машину точно на колодки и затих шум винтов. — Летать вы умеете. Теперь воевать надо учиться.

Кто-то из ребят весело хмыкнул. Савонов устало оглядел их, но не сказал ни слова. В его взгляде я уловил грусть. Они уехали, а мы с Милюковым и Родиным долго смотрели им вслед.

— Веселые ребята, — сказал наконец Родин. — Тем горше слезы будут…

Когда мы закончили послеполетный осмотр, ко мне подошел борттехник старший техник-лейтенант Леонид Шведов из экипажа Алексея Смирнова.

— Не поможешь, Коля? — отозвал он меня в сторону. — Что-то начинка при болтанке барахлит.

Начинкой он называл фотоаппаратуру, которая стояла на его Ли-2. Из-за нее к экипажу Смирнова отношение особое. Самолет-фотограф — хуже доли не придумаешь. Он должен, помимо бомбометания, вести фотосъемку и воздушное наблюдение за боевой работой остальных Ли-2, привозить пленки, на которых были бы именно те объекты, что интересовали командование полка. Чтобы выполнить эти задания, надо точно выдерживать курс, высоту, скорость полета, даже тогда, когда все зенитки врага сосредоточивают на тебе огонь, потому что ты идешь последним над разбитым объектом. И вся злость и ненависть врага — тоже тебе.

Самолетом фотоконтроля командовал старший лейтенант Алексей Михайлович Смирнов, прибывший в полк в марте 1943 года после окончания школы летчиков. К удивлению ветеранов полка, он очень быстро в совершенстве овладел машиной. На Курской дуге и Ленинградском фронте проявил себя настолько хладнокровным мастером летного дела, что ему решили доверить завершать боевую работу над целью. И никого уже не сбивала с толку его постоянная улыбка — в небе он был молчалив, сосредоточен, спокоен, уверен в себе и экипаже в самых рискованных ситуациях. Я мог бы сказать, что он, кроме цели, ничего не видел, но это было не так. Когда в тебя стреляют, ты видишь это, чем бы ни был занят…

Под стать командиру подобрался и экипаж: второй летчик младший лейтенант Владимир Матухно, опытный, хладнокровный пилот; штурман старший лейтенант Николай Крейзо, не терявший ориентировки в любых передрягах; стрелок-радист старшина Николай Полянцев, удивлявший всех тем, что ни разу не потерял радиосвязи с полком; воздушный стрелок старшина Владимир Юрин, чью грудь украшали ордена Славы, Отечественной войны II степени, Красной Звезды…

Весь день колдовали инженер и техники по

спецоборудованию, мы со Шведовым над нежным и хрупким оборудованием, но своего добились — ни одного отказа при весьма примитивных наземных испытаниях. И тем самым словно подвели черту под передышкой, столь редкой и столь желанной на войне. 102-й Краснознаменный полк АДД включился на полную мощь в работу на Белорусском направлении.

Глава десятая

В ночь на 13 июня все годные к полетам Ли-2 нашего полка легли на курс к аэродрому в Бобруйске. Отлично защищенный средствами ПВО врага, он представлял собой крупную, но труднодостижимую цель. Первыми взлетели четыре экипажа, ведомые капитаном П. И. Фурсовым на подавление средств ПВО, освещение и поджог цели. За ними — остальные.

После возвращения из боя состоялся разбор полетов у командира на КП полка.

— Большинство экипажей выходили на цель и бомбили правильно. — Контрольный разбор вел заместитель командира полка Н. В. Савонов, и в его голосе еще слышалось напряжение боя. — Видел пожары и четыре мощных взрыва в центре цели, летное поле разрушено…

Грамотно действовал старший лейтенант Поляков. От попадания снаряда левый двигатель загорелся еще на подходе к цели. Экипаж не дрогнул, с курса они не сошли, отбомбились, затем на скольжении сбили пламя. Молодцы!

— Смирнов, вам удалось сфотографировать работу полка?

— Да, — спокойно сказал Смирнов, — удалось. «Ну и выдержка!» — восхитился я. Его Ли-2 мне пришлось увидеть по дороге на КП. Шведов озабоченно чесал затылок, а техник, тыча пальцем в пробоины, считал:

— Тридцать две, тридцать три…

— Ширинкин, машина Полякова на совести ваших, технарей, — сказал Осипчук. — Ее нужно срочно вводить в строй. Есть потери в 3-й эскадрилье. Погиб на взлете экипаж Иванова. Глупо погиб.

…Лейтенант Алексей Иванов прибыл к нам зимой сорок четвертого. Молод, уверен в себе. Или самоуверен… После того как первая группа ушла в небо, настал наш черед. Предпоследним взлетел Иванов. Он не выдержал направления взлета, отклонился. Стоянки истребителей 303-й авиадивизии были рядом. Один из них и рубанул винтом по крылу Ли-2. На втором развороте подрезанное левое крыло разрушилось. Самолет упал и взорвался.

Утром мы хоронили лейтенанта Алексея Матвеевича Иванова, второго летчика младшего лейтенанта Габдулхана Мановича Шарифулина, борттехника младшего лейтенанта Михаила Марковича Кусая, стрелка-радиста Александра Никифоровича Полякова, воздушного стрелка старшину Алексея Федоровича Андрющенко…

Я нес гроб с останками Андрющенко. Экипажи называли своих воздушных стрелков телохранителями. Без тени иронии, совершенно справедливо называли. Потому что в поле зрения стрелка и стрелка-радиста полнеба. Вся задняя полусфера, та самая, где Ли-2 наиболее уязвим. Не много лавров доставалось стрелкам, не часто слышали они доброе слово в свой адрес. Пожалуй, лишь Андрющенко выделялся в этом ряду. На его счету были два сбитых фашистских истребителя, а грудь украшали ордена Славы, Красного Знамени, Красной Звезды. Но на этот раз твоей вины нет, Алеша, что не уберегся экипаж. Нет твоей вины.

Сухо грянули залпы салюта у деревни Каменки. Мы уходили на аэродром, а они остались. Весь экипаж… И пока полк не перелетел дальше к западу, при взлете и посадке мы видели тускло отливающий металлом обелиск, установленный нами на братской могиле.

А машина Полякова через сутки после приземления встала в строй. Работенка на ней выпала сложная: снять воздушный винт, обтекатель, двигатель с моторамой и всей арматурой, заменить трубопроводы, электропроводку… Двадцать четыре часа, минута в минуту, не отходили от Ли-2 инженер эскадрильи капитан П. А. Лымарь, старший техник авиаотряда П. Н. Бордачев, борттехник Н. К. Потапов, техники М. К. Козлов, механик В. Ф. Мусатов, мотористы.

И вот построение эскадрильи. Комэск В. Д, Ширинкин объявляет всем благодарность.

— Служим Советскому Союзу! — звучит в ответ, После построения эскадрильи — построение полка. К нам прибыл член Военного совета АДД генерал-лейтенант Г. Г. Гурьянов. От имени Президиума Верховного Совета СССР 325 участникам боев на Ленинградском фронте он вручил медали «За оборону Ленинграда». Мы стояли строем у самолетов. Голубело небо, где-то в вышине заливался жаворонок. Стоявший рядом со мной Милюков тихо сказал:

— Ты знаешь, я бы все свои награды отдал за одну. За медаль за взятие Берлина.

— Во куда замахнулся, — улыбнулся Родин, услышав Милюкова.

— Годок-полтора еще повкалываем, пока доберемся до Гитлера. Терпи, Васятка.

Да, терпеть нам еще и терпеть…

23 июня 1944 года наши войска четырьмя фронтами на всем пространстве от Западной Двины до Припяти перешли в наступление. Три года лежала в неволе белорусская земля. И потому, слушая сводку Совинформбюро, я понимал, что творится

в душе белорусов майора К. Ф. Абрамова, старших лейтенантов В. М. Малиновича и И. П. Михейкина, младшего лейтенанта М. Я. Жавнеровича и других авиаторов полка. Одно дело бить врага вдали от дома, другое — гнать его в шею с родного подворья… Ох, как рвались в бой белорусы! А вместе с ними — и все мы…

23 июня. Бомбим артиллерию и войска противника в районе пунктов Чертки, Загрядно, Буды. Наносим удар севернее шоссейной дороги Красно-Обухово по второй и третьей линиям траншей. Сброшено 120 бомб различного калибра и мощности. Все экипажи вернулись домой.

24 июня. К вылету готовы 26 экипажей. Разведчик капитан А. Ф. Иванов сообщает: на маршруте к цели — дожди и грозы. Принято решение идти в бой двенадцатью самыми опытными экипажами. Ведущий — Н. В. Савонов со старшим штурманом полка В. П. Ореховым. С высоты 1100–1850 метров бомбим передний край врага в районе Бушмаренков, Жлобина, Рогачева. Сброшено 54 тяжелые бомбы.

В последующие ночи экипажи полка продолжают бомбить коммуникации противника на Витебско-Полоцком, Оршско-Борисовско-Минском направлениях, железнодорожные станции Полоцк, Борисов, Лида, Оболь, Бурбин, Толочин. Наземные войска, прорвав сильно укрепленную вражескую оборону, с боями продвигаются вперед. Чтобы помочь им, самые опытные экипажи бомбят войска противника непосредственно на поле боя.

Разведданные о сосредоточении эшелонов с резервами, военной техникой, о направлениях движения противника к линии фронта получаем через Белорусский штаб партизанского движения. Партизаны помогают нам в главном — находить и бить врага в самых уязвимых местах.

С 27 июня по 1 июля полк четырежды вылетает на бомбежку Полоцка. Я включен в экипаж лейтенанта В. Т. Шевчука. В первую ночь, едва вывалились под нижнюю кромку облачности над целью, темнота неба раскалывается, размывается прожекторами, зенитными разрывами, светом САБов. Цель видна в ясную лунную ночь. Блестящими змейками вьются нити рельсов, станция забита кубиками вагонов. Из нескольких десятков прожекторов особой яркостью выделяется искатель, действующий но командам радарной установки. Словно гигантская светящаяся метла бродит по небу, находит, захватывает самолеты. Настал черед нашего Ли-2. На помощь искателю бросаются несколько других прожекторов, и мы плывем в море света, режущем глаза.

— На боевом! — кричит штурман младший лейтенант В. Н. Николаев, и тут же впереди вспыхивает огненная стена

заградительных разрывов. Идем на нее в лоб.

— Отлично идем, командир! — врывается по СНУ голос штурмана, приникшего к прицелам. — Умница!

— Пошел, Горностаев, — цедит Шевчук, и я бросаюсь в грузовую кабину. Ощупью пробираюсь к двери, после слепящего света прожекторов в глазах черная пелена. Распахиваю дверь. Близкий разрыв бьет по самолету воздушной волной, меня швыряет в глубь фюзеляжа. Повезло. Могло бы бросить и вперед. Пристегиваюсь тросом к машине. Ревет сирена.

— Погнали наши городских! — кричит стрелок-радист, бросившийся мне на помощь, и мы в лихорадочной спешке толкаем, бросаем весь запас мелких бомб. Они исчезают бесследно, но я-то знаю, что свою задачу они выполнят на земле, через десяток секунд. Ли-2 вздрагивает и «вспухает» — ушли вниз фугаски, наша тяжелая артиллерия. Сухая дробь бьет по фюзеляжу, и мне за воротник падает теплый осколок. Вытряхиваю его и швыряю в дверь. Повезло, что он на излете. Смерть, утратившая силу, «приласкала» меня. Да помню я о тебе, помню!

Проходим за станцию. Здесь потише. Занимаю свое место в пилотской кабине.

— Разворачивайся и иди со снижением, — штурман обнимает Шевчука, заглядывая ему через плечо. Две бомбы у нас еще есть.

Снова пляска света, дымных разрывов, огненных трасс, тянущихся с земли. И каждая — каждая! — летит в тебя. Во всяком случае ощущение именно такое.

— Пошли, любимые! — кричит штурман, нажимая кнопку бомбосбрасывателя, и Шевчук резко, с пикированием, закладывает глубокий вираж в сторону от станции.

— Подкинули мы Леше Смирнову работы. — Мне ясно, что командир доволен. — Красивую картинку сделали, пусть упражняется…

28 июня. Группа бомбардировщиков идет бомбить станцию Борисово. Ведущий старший лейтенант В. Н. Малинович. Это его родные места, он отлично знает все подходы. Но бросать бомбы фактически на собственный дом?! А выхода у него нет — внизу враг.

На подходе к станции два Ли-2 атакуют Ме-110. Стрелки А. С. Шестопалов и Г. К. Москаленко вовремя заметили истребители. Один «мессер», задымив, ушел к земле.

29 июня. После налета на Полоцк-2 А. Н. Березюка встречает весь командный состав полка.

«Случилось что-то», — подумал я, подходя к самолету. Но после доклада командира экипажа о выполнении задания Осипчук пожал Березюку руку и сказал:

— Молодцы! Слетали хорошо, цель обозначили точно, так что облегчили ребятам заход. А вас, Алексей Николаевич, поздравляю с юбилейным сотым боевым вылетом! В столовой идет торжественный ужин. Приглашайте…

— Спасибо, — Березюк смущенно улыбается.

2 июля Н. В. Савонов уводит группу на бомбежку переправы через Западную Двину в 60 километрах Полоцка. Борттехник Леня Шведов, вернувшись с фотографирования, размахивает руками:

— Ты понимаешь, ох, и дали мы им по сопатке. Помнишь, как они на Дону шли? Нагло, в открытую. Туча истребителей переправу прикрывают. А теперь нет, шалишь! Помотались мы, пока ее нащупали. Ну и подкинули жару!

Результаты фотосъемки подтверждают: переправа разрушена. Но цел мост в полукилометре севернее нанесенного удара. Надо добить и его.

На выполнение этого задания летал и я в составе экипажа М. К. Аджбы, вместе со штурманом лейтенантом М. Н. Топчиевым, стрелком-радистом старшиной Н. А. Прониным, воздушным стрелком сержантом П. Л. Евдокимовым. Через час пятьдесят минут полета на высоте около 2000 метров левый двигатель начинает давать перебои. Обороты падают.

— Что с движком. Горностаев? — Аджба явно злится. — Возвращаться не буду, понял?

— Понял, — буркнул я, прислушиваясь к голосу неисправного мотора. — Отказал агрегат автоматической регулировки качества смеси в зависимости от высоты полета.

— Уверен? — недоверчиво оглядывается на меня Аджба.

— Уверен. Если снизимся до 1300 метров, он будет работать нормально.

— Штурман, удаление?

— До цели 60 километров.

— Снижаемся.

Линию фронта увидели издалека. Я меняю режим работы моторов — правому добавляю обороты и наддув, а левый оставляю работать в прежнем режиме Двигатели начинают подвывать, как и у фашистских бомбардировщиков. Прожекторы лениво побродили вокруг нас, но зенитки молчат. Видимо, приняли за своих.

— К цели пойдем под углом. — Топчиев называет курс, и Аджба кладет Ли-2 в вираж. — На боевом!

Четыре бомбы крупного калибра сбрасываем с первого захода. Ожесточенно бьют зенитки, и командиру приходится поработать, чтобы не угодить под прицельный огонь.

Над линией фронта, несмотря на «гавканье» движков, снова попадаем под огонь зениток. Приходится Аджбе в пикировании спасать машину. Ушли. Устанавливаю двигателям одинаковый режим, а то как бы свои теперь не шарахнули. Занимаем высоту 1300 метров и летим домой. Когда приземлились, Аджба добродушно шлепнул меня по плечу:

— Спасибо, Коля. Чутье у тебя собачье.

— Это комплимент? — засмеялся я.

— Нет, у нас в Абхазии, в селе Ачамдары комплименты не говорят. Только правду. Но говорят красиво.

Я подключил переноску. Вместе с техниками начал осматривать самолет и удивленно присвистнул: в обшивке рулей управления, в крыле и хвостовой части фюзеляжа насчитали больше десяти пробоин.

— Привезли работки, — сокрушенно качает головой Милюков. — До следующей ночи хватит и нам, и клепальщикам…

Все машины вернулись домой. Вместе с борттехниками, стрелками, радистами иду на послеполетный отдых. Но сон не берет. Вот уже и летчики, штурманы вернулись с разбора результатов боевого вылета, а мы все говорим и говорим. Разговор вертится вокруг большой группы пленных немецких солдат, офицеров и генералов, которых днем вели по пыльной дороге к Ново-Ропску. Вместе с населением Бровничей глядели и мы на тех, кто день-два назад чинил зверства на земле, по которой теперь приходится шагать в колонне пленных. Шли они не поднимая глаз. Да и как поднимешь, если столько ненависти во взорах женщин, детей, стариков, стоящих у обочины…

— Ну, сейчас-то полбеды, — задумчиво тянет Евдокимов. — А что делать, когда границу перевалим, по Европе, по Германии пойдем? Око за око? Кровь за кровь? Гитлер залил нам за шкуру сала…

— Брось! — взрывается Аджба. — Я прошу тебя, дорогой, брось эти мысли. Немец — он враг до тех пор, пока оружие в руках держит и дерется. А пленный есть пленный. Зачем их убивать? Пусть восстанавливают то, что разрушили. Мы сохраним им жизнь. Мы не фашисты, слушай, мы — советские люди! Ты не равняй нас с кем попало…

Молчим. Думаем. Аджба прав. Никто не хочет чувствовать себя потерявшим человеческий облик зверем.

Дни в июле стоят длинные, ночи короткие, и сливаются они в один нескончаемый поток работы, тяжелой, черновой, незаметной. И — незаменимой. Всех нас давит груз ответственности. Что бы ни случилось с экипажем, с машиной — сбили, подожгли, вынудили сесть на запасном, — первая мысль:

«А может, я, авиатехник, чего недоглядел? Может, я виноват?» Этот комплекс вины вошел в нашу плоть и кровь, заставляет недосыпать, недоедать, лишь бы машина в порядке была, лишь бы ребята вернулись! И потому еще и еще раз проверяешь, подтягиваешь, смазываешь, пробуешь, подкручиваешь, меняешь все то, что вызывает хоть какое-то сомнение.

На заре заруливает на стоянку самолет-фотограф.

Экипаж уходит, борттехник Л. И. Шведов делает в бортжурнале запись: «По работе моторов замечаний нет». Для опытнейшего авиатехника В. Т. Милюкова нет слаще музыки, чем эти слова.

— На такую машину абы кого не поставят, верно, Леонид? — Милюков рад, что экипаж вернулся цел и невредим. Но как выразить эту радость — не знает. Потому и цену себе набивает. — Командир, инженер полка нас контролирует, верно? А чего нас контролировать? Мы самолеты всегда в готовности поддерживаем.

— Не бубни, Вася. — Шведов, смеясь, обнимает друга. — Сглазишь, а нам к вечеру опять лететь. Так что вы начинайте работу, а я посплю малость — и к вам.

Милюков и механик Мельников проверяют фильтры маслосистемы, бензосистемы. Чистые. Отлично. Меняют расслоившийся дюрит в соединениях трубопровода. Выполняют регламентные работы. Все идет своим чередом, любо-дорого смотреть. Мне здесь делать нечего, и я ухожу туда, где пармовцы клепают хвост Ли-2, латая пробоины.

После обеда приехал Шведов. Проверил качество выполненных работ, осмотрел машину, проверил заправку горючим, маслом. Связался с КП, вызвал спецмашины, в соответствии с заданием долил бензин и масло — рейс предстоял дальний. Милюков, вытирая ветошью руки, доложил:

— Двигатели к запуску готовы.

— Отлично. Сейчас проверим. Вскоре Шведов выбрался из кабины и спокойно доложил мне.

— Правый недобирает оборотов.

— Шутишь? — я глянул на часы. До вылета времени в обрез. Заменить самолет другим нельзя — фотооборудование стоит только на этом, единственном в полку.

— Карбюратор, видимо, забарахлил, — сказал Шведов. — Давай проверим.

Выворачиваем жиклеры, промываем бензином каналы, запускаем двигатель, проверяем. Число оборотов меньше нормы. Пропади ты пропадом!

— Экспериментировать больше не будем. — Решение

принимать мне и потому я беру инициативу. — Снимайте карбюратор. Будем менять. Мельников, за мной!

Легко сказать — сменим карбюратор. Времени нужно вагон, а у нас только маленькая тележка. Операция сложная, требует предельного внимания, и малейшая ошибка сведет многие усилия на нет. А значит, разведвылет с фотосъемкой будет сорван и виноват в этом буду я. Но думать об этом никакого смысла сейчас нет. Лучше расконсервируем новый карбюратор, промоем в бензине, проверим…

Солнце, похоже, сорвалось с накатанной дороги. Мчит к закату, не догонишь. Борттехники, радисты, стрелки с других Ли-2 уже подъехали, не спеша проверяют свое хозяйство. Все машины эскадрильи готовы к работе, кроме вот этой — главной. Успеть бы, успеть… Эта мысль неотвязно преследует меня, но я гоню ее. Предательская мысль. Торопливость в нашем авиационном техническом деле — что может быть хуже?

Шофер дядя Вася, давно отслуживший положенные сроки, на своей раздрызганной полуторке привез первых пассажиров — экипажи основных бомбардировщиков. Вторым рейсом прибудут те, кто задержался в общежитии и в штабе, в том числе и Смирнов с Крейзо. Позвякивают ключи, чертыхается Милюков. Он ставит заборник воздуха, я соединяю шланг бензосистемы со штуцером на карбюраторе.

— Станция «номер двенадцать», — объявляет дядя Вася, объезжающий линейку самолетов, и тормозит у нашего Ли-2. — Кому надо — вылезай!

Смирнов и Крейзо спрыгивают на землю. Шведов не спеша, по-свойски как-то бросает руку к виску и докладывает командиру, что правый мотор неисправен. Краем глаза вижу недоумение, обиду, отразившиеся на лице Смирнова, и деланное равнодушие Крейзо. Командир посмотрел на часы, на Шведова, снова на часы… До вылета остается 43 минуты.

— Свяжи меня с КП, — бросает он радисту и, прогрохотав по металлическим ступенькам подковками сапог, скрывается в самолете.

— Шведов! — ору я бортмеханику. — Гони давление в бензосистеме, проверим герметику. Успеть бы, успеть! Сейчас подъедет Осипчук, вон его «виллис» катит через поле. Если вылет самолета-фотографа будет сорван, новость дойдет до командира дивизии, а там жди в лучшем случае выговора в приказе по полку.

— Почему не доложили вовремя?! — гремит Осипчук. — Р-р-аботнички!

Он круто поворачивается, бросает свое крупное тело на переднее сиденье «виллиса». Тот обиженно скрипит.

— На КП!

Смирнов, расстроенный всем происходящим, смотрит на меня снизу вверх — я стою на стремянке.

— Может, успеете?

— Лучше распорядитесь фотобомбы загрузить, а то в спешке забудете.

— Еще и огрызается, — удивленно, тянет Смирнов и уходит.

Мы с Милюковым заученно соединяем тяги управления сектором газа на карбюраторе высотным корректором, заслонкой заборника воздуха. «Со стороны это, наверное, выглядит очень красиво, — думаю я. — Какая точность и быстрота в работе. Но черт бы ее побрал!»

— Двигатель к проверке готов, — прерывает мой экскурс в эстетику установки карбюратора Милюков. — Зови командира.

Смирнов давно уже таращится в форточку пилотской кабины, а из-за его плеча выглядывает Шведов.

— К запуску! — кричу я ему и оттаскиваю стремянку.

— Двигатель чихнул, окутался сизым дымом, заревел не своим голосом. Велики обороты малого газа. Рев затихает. Быстро регулирую нужные винты, снова запуск… Отлично работает, умница! Гоняем его на всех режимах — параметры точно соответствуют техусловиям. Левый работает без замечаний. Еще раз проверяет герметичность монтажа бензосистемы. Для полного успокоения снимаю фильтры маслосистемы. Чистые, без намеков на стружку. Отхожу в сторону, сажусь на траву. Милюков с Мельниковым закрывают крышки капотов двигателей. Все. Проскочили. Глубокая ссадина на левой ладони кровоточит и, кажется, болит. Да, болит… Смирнов слетает по лесенке вниз, чтобы бежать на КП. Насаживает фуражку мне глубоко на лоб, хлопает по плечу и исчезает. Ну что с него взять…

Зеленая ракета выписывает параболу в сторону старта. Значит, Смирнов доложил Осипчуку о готовности машины к вылету, тот — командиру дивизии и получил «добро» на выполнение задания полком. Ай да мы, технари! Ревут двигатели. Ли-2 ползут по летному полю, гигантский конвейер раскручивается, и машина за машиной уходят в небо, исчезают в сумерках. Милюков, Мельников садятся рядом на траву. От рева самолетов закладывает уши, говорить нет смысла — никто ничего не услышит, и я показываю им обоим большой палец: «Отлично!»

Последним разбегается Ли-2 с номером 12. Самолет-фотограф.

…Освобожден Минск. Когда летишь ночью, видно, как горят его дома. Горят целыми улицами.

Дважды полк всем составом наносит бомбовые удары по

железнодорожной станции города Лиды. Аджба, обрабатывая бомбами аэродром противника, разрушил ночной старт, взорвал запасы авиатоплива. Пока воюем без потерь, если не считать пробоину в бензобаке с горючим на самолете Б. В. Воробьева. Почему он не взорвался, никто объяснить не может.

На всех Белорусских фронтах фашисты, огрызаясь, отходят на запад. Наши танки настолько стремительно развивают наступление, что базы снабжения за ними не поспевают. В начале июля полк получает задание командования 3-го Белорусского фронта обеспечить наступающие танки и наземные войска всем необходимым. Что ни говори, а такие задания и получать и выполнять душа рвется.

Полетят две группы машин во главе с В. Д. Ширинкиным и А. Т. Ваканьей. Работа им предстоит в сложных условиях прифронтовых аэродромов и площадок, подобранных с воздуха. Войска должны получить все необходимое без сбоев, значит, машины наши обязаны летать без отказов. Регламентные работы ведутся четко, точно, быстро. Фронт — не ждет.

4 июля утром провожаем обе группы машин, с которыми летят и авиатехники, на аэродромы подскока. Провожаем надолго, видимо, на месяц.

Первые сведения об их работе обнадеживают. В тот самый день, когда группы улетели из Бровничей в Смоленск, восемью машинами они успели совершить 25 самолето-вылетов, доставив частям мотомехкорпуса генерал-майора В. Т. Обухова 15 тонн горючего и 22,5 тонны боеприпасов. Потом эти цифры стали увеличиваться: 28 тонн, 31,5 тонны… Всего лишь за три дня работы группа В. Д. Ширинкина доставила обуховцам 59,5 тонны топлива и 29,3 тонны боеприпасов.

И вдруг — гибель Паши Щербины. В полк мы пришли одновременно, только он — борттехником. Этот здоровяк на диво хорошо знал Ли-2. Настолько хорошо, что ему очень хотелось стать полновластным хозяином машины. Он таскал за собой книги, учился, приглядывался к работе лучших летчиков. И добился своего — стал командиром экипажа. Откуда только у него брались силы?

Около ста вылетов было у него на боевом счету. Но погиб он не в небе. На земле. Когда произвел посадку в районе Вилейки и началась разгрузка, на опушку леса вдруг вырвались фашистские танки. Так уж вышло, что пути отхода разбитого танкового батальона и самолета Паши Щербины скрестились. На войне непредвиденного много. Ли-2 был расстрелян. Экипаж успел покинуть машину, но не сумел уйти от смерти. Эх, Паша, Паша… Не уберегла тебя земля, небо было к тебе добрее.

А война шла своим чередом. Да и что ей смерть одного экипажа тихоходного воздушного грузовика?

Из Боровой, Борисова, Приямина, Лиды, Гомеля на аэродромы и площадки у Сморгони, Русского Села, Речицы, Хлопинечей, Хожуева, Барановичей товарищи Щербины перебросили 122 тонны горючего и более 100 тонн боеприпасов.

Милюков нашел меня в каптерке у старшины Ивана Ивановича Савенкова. Я подбирал себе новые сапоги. У старых отвалилась подметка.

— Пошли, старший лейтенант, на построение полка!

— Что случилось? Вылет через полчаса… А случилось то, что приказом наркома обороны СССР от 27 мая 1944 года 102-му авиационному Краснознаменному полку Авиации дальнего действия было присвоено наименование Керченский за образцовое выполнение заданий командования и отличие в боях за город Керчь и Крым. Указ зачитал заместитель командира полка А. Г. Павлов. Когда отгремело: «Служим Советскому Союзу!», он же сообщил об открытии второго фронта в Европе. Родин, стоявший рядом, сдвинул пилотку с затылка на нос:

— Удосужились, союзнички. Могли бы и раньше поторопиться…

Что ж, в сорок первом или в сорок втором эта весть вызвала бы подлинную радость. Теперь же… Но, как говорится, лучше поздно, чем никогда.

Фронт уходил на запад. Приказом Верховного Главнокомандующего всему личному составу Авиации дальнего действия, в том числе и нашему 102-му полку, была объявлена благодарность за участие в прорыве обороны противника в районе юго-западнее города Жлобина и за участие в освобождении Минска. 885 самолетов мы подготовили за эти дни к боевой работе, 637 самолето-вылетов было сделано на них. И не вина молодых летчиков в том, что, находясь в полной боевой готовности, им приходилось оставаться на земле, с тоской глядя, как улетают более опытные экипажи за линию фронта. Дожди, грозы, туманы не давали им выхода в небо.

885… Я думаю об этой цифре и удивляюсь самому себе. Неужели мы смогли это сделать? При нехватке специалистов в ПАРМ-10, испытывая вечную нехватку запчастей и агрегатов, в дождь, жару, днем, ночью… Нет, все-таки человек способен на невозможное.

Мои размышления прервал Кузьма Родин. Он озабоченно тащил к своему Ли-2 гармошку. Парень находчивый, неунывающий и в работе, и без нее, он знал несчетное количество частушек, которыми веселил нас в самые тяжелые минуты.

— Кузьма, — окликнул я его. — На концерт?

— Слухи ходят, перелетать скоро, — он подмигнул мне и улыбнулся. — Вот я и загружаю барахлишко заранее.

Как всегда, солдатский телеграф сработал точно. И вот уже на автомашины нашего БАО 1028 грузим краны, подъемники, запасные двигатели и снятые для ремонта воздушные винты, а в самолеты — имущество полковой каптерки. Последний раз обедаем в столовой Ново-Ропска и поэскадрильно улетаем. Мелькнул под крылом молодой дубняк, заросли кустов в балке, где распевали соловьи… Курс — на запад.

Видимость «миллион на миллион». Ясное голубое небо надежно держит Ли-2, с небольшой высоты отлично видны леса, поля, реки. Днем, да еще на низких высотах, летать приходится мало, и потому мы с жадностью вглядываемся вниз.

Я пробираюсь в кабину к летчикам. Штурман капитан Н. Ф. Абрамов молча, недвижным взглядом смотри вперед. Лишь ходят желваки под туго натянутой коже обветренного лица. Я вдруг вспоминаю, что родом он из Витебска, что летим мы над его родной землей. С апреля сорок второго он воюет в полку и вот — дошел до своего порога.

То слева, то справа, то прямо по курсу вырвется на миг из плена лесов деревенька, хутор, городок и пропадет под машиной. Уйдет навсегда из поля зрения, но останутся в памяти пепелища, печные трубы на местах домов, завалы кирпича там, где были улицы… Абрамов теребит в руках не зажженную папиросу, табак сыплется из нее, сыплется… Поворачиваюсь и иду назад. Милюков, сидящий со мной у одного иллюминатора, изредка бросает: «Днепр… Друть… Березина…»

Подходим к Докудову. Вьется знакомая по карте железная дорога из Борисова в Смоленск. Снижаемся. Чуть слышная посадка, рулим к стоянкам, подготовленным переброшенными сюда раньше механиками по вооружению.

Командир нашей 2-й эскадрильи Герой Советского Союза майор Т. К. Гаврилов обходит машины, принимает доклады командиров экипажей о выполнении перелета. Мы стоим последними.

— Одной машины недосчитались, — подводит итог Тимофей Кузьмич, — Крайнев прямо, на взлете подломался, будь ты неладен. А ночью — боевой вылет. Сумеем подготовить самолеты, Горностаев?

— Если нужно, значит, подготовим, — без особой радости в голосе отвечаю я. — Хотя имущество еще в ящиках.

— А вы побыстрее развьючивайте своих «лошадей». На взлете у Ли-2 командира отряда старшего лейтенанта Г. П. Крайнева

разрушилось колесо шасси. Машину развернуло, она провалилась в воронку. Повреждена консоль крыла, погнуты лопасти винта. Надо лететь ремонтировать. Что ж, бывает и так: не успеешь разгрузиться — вези назад то, что тащил за десятки и сотни километров. Грузим в самолет крыльевые подъемники, собранное колесо, разобранный воздушный винт, баллоны со сжатым воздухом. Си-47 берет курс на Бровичи. На его борту механики, моторист, специалисты из ПАРМ-10 под командой инженера эскадрильи капитана А. М. Лопаткина. К борттехнику И. П. Казачкову вылетела «скорая помощь». Работы там суток на трое…

Привычная суета первых дней улеглась. В конце третьего и начале четвертого года войны долго задерживаться в одной точке не приходится. Паши войска гонят врага. Частые переброски с места на место уже стали привычными, и потому обживаемся на одном аэродроме быстро.

Вокруг лежат небольшие болота, зеленеют перелески, рыжеют песчаной почвой поля. На них кое где зреет лен, картофель, овес. Поблизости находится деревушка, в которой почти не осталось жителей. Лишь изредка увидишь старуху в лаптях или кого-нибудь из ребятишек. Что стар, что мал неразговорчивы, замкнуты. Волей-не-волей читаешь в их глазах вопрос: «Как же это могли случиться, что вы ушли, а мы остались здесь, под фашистом?!» Может, и нет того вопроса, но чудится он каждому, жжет душу.

В Докудове был вражеский аэродром с грунтовой ВПП, лежащей на большом ровном поле. На краю аэродрома вдоль опушки леса выстроились крепкие бараки, обшитые внутри оргалитом или прессованным картоном с известью. Полы деревянные, высокие чугунные печи готовы служить в любой мороз. В бараках разместились штаб, кухня и столовая, экипажи. Технический состав. как всегда, когда на всех жилья не хватает, обживает палатки и землянки у стоянок машин. Охрану несут техники-мотористы и сержанты из резерва летного состава.

Как говорится, жить можно. К тому же в заданиях на вылет все чаще встречаются названия Тильзит, Инстербург, Кенигсберг… Не радовать это не может. Особенно возбуждены и рвутся в бой ребята из только что прибывшего пополнения. Но, увы, нет в их числе хороших борттехников, а как без них летать? Значит, придется снова кого-то отдавать из своих надежных, знающих ребят, а себе набирать молодняк. Такая уж наша доля.

В июле сумерки долгие, светлые. То здесь, то там на стоянках вспыхивают розовые светлячки самокруток, приглушенные разговоры. Я начинаю подсчитывать, а кто же дошел, долетел

сюда, в Белоруссию, в Докудово, из-под Москвы. И с грустью отмечаю: совсем немногие — техники Василий Милюков, Алексей Уткин, Кузьма Родин, Иван Ковалев, Андрей Шульженко, Иван Карпущенко, Николай Котов, Сергей Наумов. Мотористы Иван Давыдов, Александр Батурин, Григорий Ляпунов. Борттехники Леонид Шведов, Николай Алехин, Михаил Бобков, Федор Ващенко, Кирил Кольга, Глеб Михайлов, Александр Захаров.

Одни по постоянной фронтовой надобности в людях перешли в борттехники на место погибших товарищей и тоже погибли, других нашли фашистские бомбы, снаряды, пули при налетах, бомбежках и обстрелах.

Да, присылали из школ ВВС пополнение, подготовленное скоростным методом. Отличные ребята, молодые, только вот не знают ни черта, в том числе ни самолета Ли-2, ни технологии его обслуживания. Нам, «старикам», приходится попотеть, пока научишь их работать настолько надежно, что можешь доверить готовить самолет к вылету. Доверишь, но долго еще тебя не отпускает тревога: а как-то справляется молодой специалист? Не зряшная, не пустячная тревога.

Допустили в 1-й эскадрилье к самостоятельному обслуживанию Ли-2 механика, завершившего стажировку. Дело было в Пушкине, летали много, а значит, и внимания Ли-2 требовали к себе больше, чем обычно. После посадки, когда самолет рулил мимо, я заметил, что правое крыло и фюзеляж забрызганы маслом. Неисправность нашли быстро — масло выбивало через разрушенное соединение трубопровода. От парня требовалось немногое. Сними дюрит, замени новым, стяни его хомутами. Не сделал этого. А через полет самолет совершил вынужденную посадку. Борттехник Тарас Григорьев рассказал, когда экипаж вернулся на базу:

— Выходим на Нарву, вдруг вижу, давление масла в правом движке падает. Паша Фурсов, командир, зыркнул на меня, а я не могу понять в чем дело. Машина уже на боевом курсе. Отбомбились. Зенитки бьют, а мы из-за движка маневренность потеряли. Ну, думаю, приехали. Давление масла до нуля упало. Выключил правый, а на одном левом моторе едва до запасного аэродрома дотянули. И что, ты думаешь, нас в землю едва не загнало? Старательность и внимательность нашего нового механика, — Григорьев зло взглянул на парня, стоявшего тут же. — Он в соединение стыков трубопровода забыл вставить стальной «бочонок». От вибрации стыки разошлись, и мы попрощались с маслом.

Хорошо, что не с жизнью… — Простая мудрость, что в авиации нет мелочей, иногда вызывала скрытую усмешку у

стажеров. Дескать, знаем мы вас, наставников, цену себе набиваете. Пока не поставит работа такого скептика на место, ничто его не переубедит. Был и у меня в отряде лихой парень. Руки золотые, голова светлая, а с дисциплиной не ладилось. Стажировку проходил у техника Николая Титова. Заправлял самолет горючим. Нехитрая операция, но… в авиации мелочей не бывает. Вместо того чтобы после заправки закрыть крышкой горловину бензобака, а потом передать заправочный «пистолет» на длинном шланге водителю заправщика, он сначала решил избавиться от «пистолета». Всего лишь поменял местами два простейших действия. И смахнул шлангом в бак отвертку, лежавшую на крыле.

Весь гнев командира полка я принял в свой адрес, а вместо девяти машин выпустил на старт только восемь. Потом сливали горючее, два часа елозили по крылу, пытаясь магнитом захватить злополучную отвертку. Ничего из этой затеи не вышло. Пришлось снимать бензобак.

Четыре стажера, Николай Титов, борттехник Иван Корниенко и я с вечера до рассвета откручивали винты крепления нижней силовой панели центроплана, сняли трубопровод, датчики, сняли бак, вытряхнули отвертку и проделали все операции в обратном порядке.

— Ты бы, Козлов, — угрюмо сказал Титов стажеру, когда мы закончили работу, — шел в пехоту. Здесь без тебя дел невпроворот. Может, бомбы, что у нашей машины всю ночь пролежали, оставили в живых того фашиста, который кого-то из наших убьет. А нам такой расклад дел не нужен.

Я помню, как посерело лицо Козлова. Но он промолчал. А механиком потом стал отличным. Но хорошо лишь то, что хорошо кончается.

Сколько стоит трехмиллиметровая шестигранная гайка? Пустяк. Но всякий раз, когда я беру такую гайку в руки, она словно обжигает. Наверное, это останется теперь на всю жизнь. Потому что именно такая гайка унесла жизнь четырех членов экипажа капитана Б. И. Тация в феврале 1944 года. На его Ли-2 в третьей эскадрилье ставили новый двигатель. Все сделали как положено, лишь не промыли и не продули сжатым воздухом трубопровод, который смонтировали на бензонасос. Проверили мотор на земле, облетали в воздухе. Он отказал на следующий день, на взлете, когда машина шла с полным грузом бомб. Когда нашли в обломках и разобрали бензонасос, обнаружили там гаечку-«трешечку». Она заклинила ротор, из-за этого срезало хвостовик привода насоса и двигатель отказал. Промыть, продуть… Работы-то на три минуты. Эх, стажеры! Не доучился,

недосмотрел, недодумал парень, а экипаж — расплачивайся. Полбеды, если только машиной… Может, поэтому опытные летчики, повидавшие на своем веку немало, так берегут хорошего механика, моториста, борттехника, что знают им цену?..

Невольно мысли перескочили на собственную персону: а сам-то ты каков, Горностаев? Других судить всегда проще. Конечно, не ангел, пришлось ответить самому себе. И знаю свои грехи получше других. Не всегда хватает сил и мужества избавиться от них, но хорошо уже то, что дефекты личности известны. Спешу иногда, уступаю нажиму высокого начальства, слишком легко прощаю промахи в работе подчиненным, много на себя беру. Оно, конечно, спокойнее и надежнее, если сам сделаешь, но привыкнет кто-то за моей спиной прятаться, отучи потом попробуй. А вот опыта на войне я поднабрался. Могу гордиться тем, что вчера «обошел» борттехника Корниенко, авиатехника Уткина, моториста Давыдова. Все трое мастера, каких поискать. Но, готовя машину к вылету, никто из них не уловил тряски двигателя, едва заметной, почти не ощутимой. А я заметил. Когда докопались до сути, выяснилось, что прогорел поршень. Пришлось менять двигатель, а экипажу выполнять боевую работу на другом Ли-2. Впрочем, чем ты гордишься? Ты же старший авиатехник отряда? Старший. Вот и делай свое дело получше других, как должность велит.

От раздумий оторвал Кузьма Родин.

— Николай, ты знаешь, что ночью с Гавриловым летишь?

— Куда?

— Потом узнаешь. Тебе велено борттехника-стажера Колю Китаева «вывезти».

Это означало только одно — ввести в строй. С Героем Советского Союза Тимофеем Гавриловым летать любили все, и я тоже. В небе он работал не спеша, основательно. По всему чувствовалось, что командир — хозяин машины и ведет ее, а не она его везет. В дела других членов экипажа Гаврилов вмешивался крайне редко, считая, что каждый должен нести свою ношу. Поэтому бортмеханики чувствовали себя с ним свободно и просто. Повезло Китаеву, подумал я. Первый командир, как первая любовь.

Полет был обычным, если можно считать обычной встречу и поединок со смертью. Зенитки и пулеметы встретили наши машины в районе Инстербурга шквалов огня. Ме-110 метались в стороне, опасаясь своих же снарядов, и выжидали, когда Ли-2 выйдет с боевого курса.

— Сейчас твое дело — только Ли-2, — учил я Китаева. — Приборы из виду не выпускай. Они тебе о здоровье машины

рассказывают, а ранить ее могут куда угодно. Чем раньше заметишь это, тем больше времени останется у командира для принятия решения.

Китаев ошарашенно вертел головой, ему хотелось немедленно что-то сделать, предпринять. Но Ли-2, повинуясь Гаврилову, вел себя умно и осторожно. Отбомбились. Ушли со скольжением в темноту, обманув Ме-110. Семь пожаров бушевали внизу, когда мы легли на обратный курс.

— Ты, Китаев, не суетись, — бросил через плечо Гаврилов стажеру. — Спешка до добра никого не доводила, а на войне она вредна вдвойне. Пусть фашисты нервничают, а ты чувствуй себя хозяином положения. Гоним-то мы. И уже гляди куда отогнали…

Да, война близилась к концу. Мы бомбили Восточную Пруссию, другие полки и до Берлина доставали.

— Зажги бортовые, — сказал мне Гаврилов.

На крыльях вспыхнули красный и зеленый огоньки. Домой прилетели. Однако сесть удалось не всем. Вражеский бомбардировщик, подойдя незамеченным, сбросил на ВПП несколько кассет с мелкими минами, которые мы прозвали «прыгающими лягушками». Я услышал их свистящий шум, когда обходил вернувшиеся Ли-2 своей эскадрильи. Китаев шел рядом, он еще жил боем, и возбуждение его не остыло.

— Осторожней теперь, Николай, — предупредил я парня, — Под ноги смотри очень внимательно. Нарвешься на мину, небо с овчинку покажется.

Не успевшим вернуться на свой аэродром Ли-2 было приказано идти на запасной, пока саперы не очистили поле. А мы с Китаевым направились к баракам и палаткам.

— Ка-ак рванет зенитный снаряд справа, я думал — конец! — смеялся он. — Ничего, цел.

Уж лучше бы он молчал. В высокой сухой траве рвануло, Китаев охнул и сел. Жалящая, жгучая боль полоснула меня по левой руке. Я сбросил куртку. Из рукава, залитого кровью, выпал осколок. Китаев стонал.

— Идти сможешь?

Он отрицательно покачал головой. Его брюки ниже колен набухали кровью.

— Жди и не двигайся, — приказал я и побежал в санчасть.

За Китаевым тут же выслали санитарную машину, а мне сделали перевязку. Рана ниже предплечья оказалась неглубокой, но болезненной.

— Легко отделались, — сказал врач, осмотрев Китаева. — В сорочке родились оба.

— Коля, — прошептал стажер. — Пусть меня в госпиталь не

отправляют. От полка отстать боюсь.

Его унесли в операционную, доктора я упросил оставить Китаева в медсанбате, а пока его оперировали, я тоже был в санчасти. Бинт обильно пропитался кровью, и медсестра сменила мне перевязку. Потом пошел в общежитие. Но заснуть не смог. Не давала покоя жгучая ноющая рана.

Утром на аэродроме узнал, что капитан М. К. Аджба после выполнения задания был дважды атакован истребителями Ме-110, машина повреждена, сели на вынужденную в пункте Порубанок рядом с только что освобожденным от гитлеровцев Вильнюсом. К Аджбе успел слетать командир эскадрильи В. Д. Ширинкин, он и собрал технарей.

— Когда атаку истребителей отбили, Аджба почувствовал, что машина не слушается элеронов и руля поворота. Борттехник Кривчак тоже не зевал. Резко упало давление в гидросистеме, но шасси выпустить он успел, — рассказывал Ширинкин. — При заходе на посадку выяснилось, что не выпускаются закрылки. Площадка короткая, но Аджба посадил Ли-2, хотя в кусты все-таки врезались. Вам загадка: сколько времени нужно, чтобы отремонтировать Ли-2?

Совещание наше длилось недолго.

— Не больше полутора суток — сказал старший техник отряда П. Н. Бордачев. — Если будут пармовцы инструмент и нужные материалы. — Отлично, — улыбнулся Ширинкин. — Бери людей, проверим твои слова.

Через 36 часов Аджба приземлился «дома», в Докудове, у города Борисова. Что ж, мы научились не только хорошо воевать, но и точно рассчитывать время работы.

Время… На войне оно ценилось иногда очень высоко. 7 сентября я получил приказ: на двух Ли-2 за сутки сменить двигатели, отработавшие ресурс, подготовить самолеты к контрольному облету и выполнению ответственного задания. Что это за задание, оставалось лишь гадать. 6 сентября мы проводили экипаж Н. В. Савонова на Си-47 для полетов в Италию, в Бари, на оказание помощи югославским партизанам. Может, нашим братьям по оружию нужны еще два Ли-2?

— Приказ выполнить не смогу, — доложил я инженеру эскадрильи капитану П. А. Коробову. — Людей в отряде не хватает.

— Сколько нужно?

— Четыре техника и пять мотористов.

— Через час встречай.

К вечеру небо затянули тучи. Пришлось натягивать моторные чехлы, сооружать из них шатры, тащить переносные лампочки.

Мерно шумит дождь, позвякивают ключи. Я взглянул на часы. Полночь. Двенадцать часов отработали. Я прошел по стоянкам. Позади полдела. Идем по графику. Когда небо на востоке стало сереть, все четыре движка стояли на своих местах, а наши лица стали под цвет рассвета — серыми. К середине дня моторы опробованы, герметичность монтажа и приборы контроля работы движков проверены, масло заменено, фильтры прочищены. Родин подошел ко мне, протянул руку с зажатым гаечным ключом:

— Разожми пальцы, Коля. Ладонь не чувствую…

Подъехал старший инженер полка. Я устало бросил руку к козырьку:

— Товарищ майор, приказ выполнен. Оба самолета к облёту готовы.

Фамин молча обошел машины, посмотрел на нашу работу, на нас и… уехал. Его отъезд ошарашил меня. Стало обидно, что работали, не жалея себя, а никто даже спасибо не сказал.

— Ну что ж, — усмехнулся Милюков. — Зато обед мы заработали честно.

Усталость бессонных ночей дала о себе знать. Я едва не заснул в столовой. А тут еще приказ командира полка объявили: построить экипажи, техников и мотористов. Когда полк замер по команде «смирно», Осипчук приказал выйти из строя К. П. Родину, В. Т. Милюкову, И. П. Давыдову, Н. В. Титову, И. И. Ковалеву, В. Л. Токареву… Услышав свою фамилию, я сообразил, что перед полком стоят те, кто ремонтировал вместе со мной Ли-2.

— За быстрый ввод в строй двух самолетов, — голос Осипчука звенел в прозрачном осеннем воздухе, — проявленные при этом самоотверженность и мастерство объявляю вам благодарность.

— Служим Советскому Союзу!

Что ж, не такой уж сухарь старший инженер полка, если нас не забыл. Самолеты хоть на первый взгляд и одинаковые, да трудоемкость обслуживания их разная. К каждому свой подход нужен, своя доля неброского, внешне совсем не героического труда. Ли-2 благодарная машина, надежная. Люби ее, и она отплатит тебе сторицей. Всю Белоруссию освободили, и ни одного летного происшествия или отказа материальной части по вине инженерно-технического состава не имеем. Всю Белоруссию…

Я стоял перед полком, левым плечом касаясь плеча Родина, правым — Милюкова. Вглядывался в лица летчиков, штурманов, радистов, стрелков, техников и вдруг с особой остротой ощутил, что это родные для меня люди. Все до единого. Я знал, что если

будет нужно, каждый из них прикроет меня в бою и точно так же может рассчитывать на меня. Отвоевали Белоруссию, пойдем дальше. Лететь будем, пока победу не добудем. Дожили бы все до нее…

— По-о-олк! Вольно. Разойдись…

— Ты слышал, — Милюков толкает меня локтем. — Ребята с «шестнадцатой» вернулись.

— Какой «шестнадцатой»? — не сразу сообразил я.

— Ну той, что под Ленинградом исчезла. Лейтенанта Козовякина. На ней еще восемь наших техников улетели…

— Вернулись?! Живы?!

— Не все, — Милюков вздохнул. — Дима Матвеев вернулся, Миша Коротков и Петя Ходаков…

— А остальные?

— Пойдем к ним, узнаем об остальных.

Вот что мы узнали. Когда Ли-2 под номером 16 взлетел и взял курс в район Левашова под Ленинградом, вначале ничто не предвещало беды. Экипажу Г. С. Козовякина надо было разведать маршрут и обеспечить прием самолетов полка на новом месте. С ними летел помощник начштаба полка по оперативной части капитан А. Д. Коробов и восемь наших товарищей. Погода выдалась дрянная. До самого Волхова пришлось идти в такой плотной облачности, что порой не видно было концов крыльев. Болтало. Потом небо прояснилось, их заметили наши истребители, проводили до Ладожского озера и попрощались. Снова набежали тучи.

Чтобы не сбиться с курса, Козовякнн решил идти под нижней кромкой облаков. Но снежные заряды, налетавшие раз за разом, все же снесли их влево от Ладоги. Когда Ли-2 выскочил к аэродрому, они вначале ничего не поняли: люди внизу почему-то стали разбегаться. И лишь когда по ним ударили зенитки, стало ясно — самолет над вражеской территорией. Козовякин круто заложил вираж, развернул машину на обратный курс, но было поздно. Слева подошел истребитель, и летчик показал большим пальцем вниз, дескать, надо садиться на финский аэродром. М. Я. Клипов, воздушный стрелок, рубанул по нему из крупнокалиберного пулемета, но очередь словно захлебнулась. Когда к пулемету пробрался М. И. Коротков, старший техник по вооружению, помочь Клинову он уже не мог. Прошитый вражескими пулями, тот висел на ремнях, а пулемет был разбит. Все попытки достать истребитель из боковых ШКАСов оказались тщетными. Он зашел сзади и из всех пулеметов ударил по пилотской кабине. Были ранены штурман Доценко, Коробов, стрелок-радист Таранен, Короткой, Козовякин, техник самолета

Плаксин… Загорелся левый двигатель. Они упали в лес за Ладогой в районе Раквелла.

Из горящей машины выбирались кто как мог. Последним ее оставил техник по приборам И. Г. Хвиюзов. Он вытащил тяжелораненого Короткова через заднее окно пулеметной установки. Уйти в лес они не успели. Финны взяли их в плен. Привезли в какой-то дом, а вскоре туда же доставили Таранца, Коробова, тяжелораненого Доценко… Уйти не удалось никому. К утру в плену были командир экипажа Г. С. Козовякин, второй летчик Д. А. Матвеев, борттехник П. П. Баютин, комсорг полка П. Е. Ходаков, механик по радиооборудованию В. М. Филиппов, механик по вооружению И. М. Черепанов, авиамеханик И. Н. Плаксин, моторист И. Е. Виноградов, техник по электрооборудованию В. М. Иванов.

Через несколько дней их разделили. Андрея Коробина и Мишу Короткова отправили под город Турку, в политическую тюрьму, в камеру на двоих. Вскоре после допроса тяжелораненый Коробов, которому требовалась операция, не приходя в сознание, умер. Смерть в плену нашли штурман Иван Яковлевич Доценко и стрелок-радист Иван Иванович Таранец. Остальных перевезли в лагерь под Хельсинки, где они и дождались поражения Финляндии.

Трое вернулись в полк Г. С. Козовякин пропал без вести 116 боевых вылетов было у него на счету, 117-й стал роковым. Остальных война раскидала по другим частям, по другим фронтам…

Глава одиннадцатая

Идет мелкий осенний дождь. Серой мутной пеленой затянуты деревни Светляны и Рыбаки, районный городок Сморгонь. Он разбит, сожжен, и даже сквозь завесу дождя видны развалины домов, оголенные трубы печей. Мокнет аэродром, небольшие леса вокруг рыжевато-серого поля. Над речкой Вилией стелется туман.

— До границы рукой подать, а мне иногда кажется, что я у себя дома, на Рязанщине, — нарушает молчание борттехник Иван Зубков. После полета он задержался на своем Ли-2, пошел дождь, и теперь Иван коротает время вынужденного безделья вместе с нами, авиатехниками, в мокрой и холодной палатке.

— Конечно, для тебя Рязанщина — пуп земли, — незлобливо подтрунивает над ним Кузьма Родин. — Мы рязанские — этим все сказано.

— Ты нашу Беларусь с Рязанщиной не ровняй, — вступает в разговор белорус капитан Владимир Малинович…

Три года на войне я слышу этот спор: что лучше — Иркутск или Орел, Камчатка или Грузия, Одесса или Ростов… Тысячи доводов, вполне убедительных, в пользу той или иной географической точки Советского Союза уверили меня только в том, что легче всего завязать на фронте разговор — о доме. Тоска по нему, мысли о нем живут в каждом из нас неотступно. А спор? Просто лишний повод вернуться в родные места, рассказать о них товарищам, хотя бы мысленно побывать там, куда с такой силой рвется твоя душа.

Да, мы уже почти у государственной границы. Полк перебросили сюда, на северо-запад Белоруссии, в середине сентября для оказания помощи нашим войскам, ведущим бои в Прибалтике. Живем в палатках. Штаб, летный состав и полевая кухня разместились в деревне Белевичи.

Похоже, что даже природа спешит быстрее прожить военное лихолетье и потому торопит времена года. Осень налетела холодная, дождливая. Я уже забыл, что такое сухая одежда и обувь. Хорошо, что пока обошли меня стороной фурункулез, ревматизм, цинга и зубная боль, эти постоянные спутники полярников и авиатехников. Почему именно эти? Не знаю. Но другими недугами не страдаем. Наоборот, на фронте исчезают многие болезни, в том числе даже язва желудка. «Здесь у нас курорт, санаторий, — горько пошутил однажды Милюков. — Можешь вылечить все, что угодно, а потом тебя убьют». Свежий воздух, много работы, неприхотливая пища… Но я не встретил еще ни одного человека, который назвал бы годы, прожитые на

фронте, счастливыми.

— А соловьи у нас какие? — горячится орловчанин Родин, у которого непокорные русые кудри всегда выбиваются из-под пилотки. — А Тургенев? У кого Бежин луг еще есть?

Спор без начала и конца шел своим чередом. Сеял дождь, мокли под ним Ли-2, стоя в высокой жухлой траве. Под полевой аэродром нам дали захламленное, заросшее разнотравьем бывшее льняное поле. Прежде чем начать летать, весь личный состав полка расчищал; его, собирая камни, засыпая воронки и ямы, ровняя суглинисто-песчаную взлетно-посадочную полосу. Теперь дожди размывают ее, и взлетать нельзя.

Взгляд скользит вдоль стоянок самолетов. Иногда кажется, что и в полной темноте, на ощупь я мог бы точно определить, чей Ли-2 передо мной. Вот этот, со свежей заплатой на киле, — Ли-2 капитана В. А. Суркова, рядом — старшего лейтенанта Б. В. Воробьева. Обоим им крепко досталось над станцией Цесис 17 сентября. Двенадцать экипажей в течение двух ночей бомбили ее, уничтожали боевую технику, живую силу врага, разрушали железнодорожные пути. Тогда же заставил всех пережить немало тревожных минут и «семнадцатый» — Ли-2-фотограф. Экипаж его зафиксировал результаты бомбометания, прошел линию фронта и передал на КП: «Задание выполнил, иду на одном работающем моторе». Когда он сел, мы увидели, что правую сторону фюзеляжа забрызгало маслом до хвостового оперения. Да, потрепали этот Ли-2 над целью. Осколками зенитного снаряда пробит маслобак, трубопровод подвода гидросмеси к сервопоршню магистрали уборки шасси, обтекатель мотора. Из-за потери масла в полете правый двигатель начал греться. Шведов выключил его, дошли на одном левом.

А потом, в начале октября, при налете на порт Мемель ему вновь не повезло. При заходе на фотосъемку после бомбежки Ли-2 А. М. Смирнова поймали прожекторы. Осколки зенитных снарядов прошили левое крыло, хвостовое оперение. С тревогой ждали: загорится машина или нет. Не загорелась, хотя держала экипаж в напряжении до самой посадки. Левый передний бак был пробит, горючее из него растекалось по крылу за выхлопной трубой двигателя, и пожар, казалось, был неминуем. Топлива им хватило в обрез.

Бак пришлось менять. Отвернули почти сотню винтов и болтов крепления нижней силовой панели на центроплане, отсоединили шланги с трубопроводом, датчик прибора замера горючего… Проверили герметичность нового бака, прежде чем ставить его на место пробитого. Техники, слесари-клепальщики сутки не отходили от «семнадцатого», но в строю оставили. На

нем уже живого места не осталось. Весь изранен, весь в заплатах.

А вот этому Ли-2 с номером 11 досталось на орехи дома, у себя на аэродроме. Вражеский бомбардировщик нащупал нашу базу, сбросил бомбы. Осколки посекли переднюю кромку крыла, колеса шасси. Два наших истребителя отомстили фашисту, вогнали в землю. Но Ли-2 с наряда на вылет пришлось снять.

Дальше — пустая стоянка. С нее ушел на бомбежку Тарнколиса и не вернулся Ли-2 лейтенанта В. А. Суворова. Его подбили над Ригой. Один снаряд задел левый двигатель, второй разорвался в кабине летчиков. Был убит борттехник старшина А. Т. Пряников, тяжело ранены штурман И. С. Руденко и бортрадист-стрелок сержант Г. М. Красношеин. В. А. Суворов пытался перетянуть через линию фронта. Не смог. Машина загорелась. Он приказал экипажу прыгать. Штурман, воздушный стрелок и бортрадист успели покинуть горящий Ли-2. Командир экипажа Василий Александрович Суворов и второй летчик старшина Александр Васильевич Кондратенко взорвались в самолете в воздухе. Чудом остался в живых штурман. Его парашют повис на дереве. На счастье Руденко, один из наших танкистов — они шли в наступление — заметил белый купол. Сняли потерявшего сознание штурмана, завернули в парашют, привязали к танку и пошли в бой. А после боя доставили его в санбат.

Погиб Суворов… Энергичный, общительный, жизнелюбивый парень из городка Саланова Московской области до победы не долетел.

— Не везет мне, — говорил он. — Нет ни постоянного экипажа, ни самолета.

Так оно и было. Летал, подменяя других. В последнем полете он заменил заболевшего командира экипажа Пашу Фурсова.

Я внимательно оглядел другие Ли-2. Каждая заплата, заклепка, вмятина на них мне знакомы. Свой след на их оперении и фюзеляжах оставили снаряды зениток и ночных истребителей над Огере, Вальмиере, Пиллау, Ригой, Тильзитом, Инстербургом, Шталлуненом, Либавой… От бомб, сброшенных с Ли-2, горели доки в Пярну, на глазах у наших летчиков затонул транспорт в Мемеле, пылали склады, барки, цистерны, вагоны.

Не всем удавалось отделаться вмятинами и пробоинами. Прямым попаданием в пилотскую кабину был сбит и сгорел в небе Ли-2 капитана Ивана Ивановича Кукушкина. С командиром погибли второй летчик младший лейтенант Иван Андреевич Подвигалкин, воздушный стрелок рядовой Петр Иванович Терещенко. Успели оставить горящую машину израненные штурман Василий Степанович Прибега, радист Николай

Сидоренко и борт-техник лейтенант Валерий Валерьевич Кожин.

Поймал себя на том, что думаю о самолетах, как о живых существах, способных чувствовать боль от осколков, страх из-за рвущихся рядом снарядов, радость от возвращения на родной аэродром. Конечно, металл не способен чувствовать. И все же мы, авиатехники, прошедшие почти всю войну, не поверим в это никогда. Слишком много собственных сил, заботы, тревоги вложили мы в эти машины, чтобы считать их просто металлом, умеющим летать.

Сквозь мерный шум дождя я услышал шаги. В палатку ввалился старший лейтенант Алексей Березюк, командир Ли-2. Он сбросил плащ-палатку, отряхнул ее, аккуратно повесил на гвоздь, вбитый в столб. Весело оглядел нас.

— Что пригорюнились, начальники тяги? Не обедали, что ли?

— Не обедали, — подтвердил Милюков.

— Дождя испугались, — определил Березюк.

Мы засмеялись. Дождем нас не испугаешь. Когда машину готовишь к вылету, погоду вроде бы и не замечаешь. Дождь, снег, град, мороз или жара интересуют тебя постольку, поскольку мешают работе. И не больше. Березюк перешел к серьезным делам:

— Моя машина готова?

Прошлой ночью, отбомбившись над Мемслем, он вернулся на аэродром, чтобы загрузить бомбы и лететь на Тильзит. Их не подвезли. Пришлось ждать. Полк давно находился над целью, а Березюк нервно ходил вокруг своего Ли-2. Наконец бомбы подвесили. Лететь или не лететь? Ведь все сроки вышли. Решили лететь. Цель нашли быстро. Полк сработал отлично, станция горела. Одинокий Ли-2 лег на боевой курс. Сбросили бомбы. Вспыхнули прожекторы, ослепив экипаж, ударили зенитки из всех стволов. Березюк отчаянно кидал машину из виража в вираж, из пике — в набор высоты. Прожекторы цепко держали цель. И вдруг разрывы снарядов, словно по волшебству, стихли. Ослепленный стрелок не сразу заметил ночной вражеский истребитель. Тот ударил очередью почти в упор.

Когда мы на стоянке осмотрели Ли-2, вывод напрашивался один: машина должна была упасть. Из этого полета экипажи извлекли урок — нельзя подходить к цели растянутой цепочкой.

— Готова наша машина, — борттехник Саша Захаров пробрался к своему командиру.

Вернувшись из полета, он вместе с наземными специалистами работал у самолета весь день. Когда ремонт закончили, он пришел в палатку и, сидя за столом, заснул. Разбудил его голос командира.

— Отлично, — улыбнулся Березюк. — От экипажа — всем спасибо. Начнем готовиться к работе в отрыве от базы. А ты, Саша, иди поспи. Это приказ.

С самого начала боевых действий полка Захаров летал в экипаже Н. И. Рыбина. Побывал до войны в разных переделках, под Актюбинском попал в аварию, память о которой — шрам у левого виска — осталась на всю жизнь. В полеты он рвался всем своим существом, видно, так уж на роду у него было написано, Родился-то Саша в деревне Красный Сокол Пижанского района Кировской области. Худощавый, русоволосый, он выглядел значительно старше своих тридцати лет. А может, война состарила. К Березюку его перевели совсем недавно.

Захаров ушел в Светляны. Техников и мотористов разместили в домах этой деревни. Но заглядывали мы туда редко, когда из-за нелетной погоды отменялись полеты. Ведь работа находилась всегда, и мы почти не уходили с аэродрома.

Дождь затих. Прошумел в вершинах деревьев ветер, срывая капли воды, повисшие на листьях и хвое. Запах сырой земли стал резким и сильным. Милюков и Мельников взялись за лопаты.

— Пойдем с нами, товарищ старший лейтенант, — подмигнул мне Василий. — Хоромы строить.

— Сейчас приду, — сказал я. — Портянки перемотаю и приду.

Хоромами Милюков окрестил ямы, которые наземный состав рыл для устройства в них землянок. Близились морозы, пришлось снова взяться за лопаты. То здесь, то там, у небольшого болотистого озерка и на пригорке, лежали груды свежевынутой земли. Она-то и сминала все другие запахи. Я поплевал на ладони и вонзил лезвие в глину.

…Сентябрь, октябрь, ноябрь пронеслись так быстро, будто мы пролетели над ними на бреющем полете. Продолжаем выполнять боевую работу, поддерживая наступление 3-го Белорусского фронта. Все чаще в наших разговорах мелькают непривычные русскому слуху названия: Либава, Кенигсберг, Виндава, Гольдап, Даркемен. Корректировку и контроль работы экипажей над этими пунктами ведут командир полка Б. П. Осипчук и его заместитель Н. В. Савонов, летающие со старшим штурманом В. П. Ореховым. Задания становятся все сложнее. Враг, чуя приближение конца, огрызается ожесточенно.

Чтобы снизить точность обнаружения наших самолетов радиолокационными станциями фашистов, загружаем в машины мелко нарезанную фольгу. Разбрасывая ее в воздухе, снижаем эффективность работы РЛС. И все же потерь избежать не удается.

В конце октября два экипажа И. П. Михейкина и

А. Н. Березюка вылетели на аэродром подскока в район Каунаса для выполнения заданий командования фронта. Вернулся только Ли-2 Михейкина. Судьба А. Н. Березюка и его товарищей неизвестна.

В декабре, после бомбардировки порта Либава, три наших самолета атаковали фашистские истребители. В экипаже старшего лейтенанта А. Ф. Иванова были убиты штурман Григорий Иванович Голуб, стрелок-радист Артем Алексеевич Борвинский. Остальным членам экипажа удалось выпрыгнуть из горящей машины с парашютами.

Судьбу этого Ли-2 едва не пришлось разделить и экипажу Виктора Куприянова, в котором вместо заболевшего борттехника С. В. Наумова летел я. Мы должны были дважды — за 20 минут до подхода бомбардировщиков к цели и через 20 минут после окончания бомбежки порта — разбросать в небе фольгу. Огненной рекой проплыла в ночи под нами линия фронта. Метнулись прожекторы, эрликоны прошили тьму светящимися очередями — мы зашли в тыл врага. Когда задание экипажи полка выполнили, сбросив 164 бомбы общим весом 24 тонны, и порт запылал, легли на обратный курс.

Вот тут зенитчики и ночные истребители принялись за свою работу. Возвращаться пришлось, пробиваясь сквозь сплошную пелену разрывов, уходя от истребителей, выскальзывая из цепких лучей прожекторов. Ушли, но мне еще долго снился тот вылет.

…Зима тоже пришла рано. Третья военная зима. Готовились мы к ней основательно. Проверили узлы и механизмы, обновили смазку на всех шарнирах управления самолетами, установили жалюзи на двигателях для регулировки температуры головок цилиндров, сделали ревизию зимним чехлам силовых установок… Обычные хлопоты. Но каждый невольно задавал себе вопрос: неужели, если переживем эту, будет еще одна военная зима? От войны устали и люди и машины. Столько потерь, крови, смертельного риска выпало на нашу долю, что мы уже свыклись с ними. Свыкнуться можно, привыкнуть нельзя…

Хочется тепла. Обычного, простого домашнего уюта. Неужели он существует на свете? А ночью можно спать? Всю ночь? И не надо гнать тревогу, что где-то твой экипаж горит в машине?..

Десятки вопросов, похожих на эти, донимали нас в короткие и редкие свободные минуты. Гнали сон. Но от них не уйдешь никуда. Стоило оглядеться вокруг, и ты видел — везде война.

В землянках сыро и холодно. Для их строительства на развалинах в Сморгони собирали бревна, доски, кирпич, обломки рам, осколки стекол. На автомашине доставляли в полк. Чтобы с потолков не сыпалась земля, подвешивали старые моторные

чехлы, плащ-палатки. Нары сбивали из досок, застилали соломой. Вместо подушек — ватные куртки. Ставили печи — чугунные, кирпичные.

В начале декабря, когда лег снег, переселились в землянки. Я живу вместе с Василием Милюковым и Михаилом Мельниковым. Становится все холоднее. Топим печи тарой из-под бомб, ящиками из-под снарядов и патронов. Случалось, кое-кто бросал их в огонь, не проверив, пусто в них или нет. Тогда рвались патроны, взрыватели. Чугунные печи выдерживают, каменные разваливаются. Дрова сырые. Чтобы они охотнее горели, подливаем в огонь отработанное масло. Копоть черными шапками ложится на стол, на лавки, на постели. Утром, после сна, друг друга узнаем с трудом. Но умоешься снеговой водой, побреешься, приведешь себя в полный авиационный порядок — и снова за дело. Работа — лучший лекарь от навязчивых мыслей, тоски по дому, плохого настроения.

Полк летает мало. По небу ползут стада свинцовых туч. Низкая облачность, снегопады мешают боевым вылетам. Молодые летчики из последнего пополнения летать по приборам не умеют. Их учат опытные командиры. Но в самостоятельные полеты в такую непогоду не выпускают. Берегут.

В середине декабря получаем необходимые запчасти, авиационные материалы, новые двигатели. Ведем на Ли-2 комплексные регламентные работы. Свое непростое дело освоили настолько хорошо, что умудряемся сменить два двигателя за 25–30 часов вместо положенных 48. Машины изношены, многие узлы и агрегаты требуют замены. Снимаем их с разбитых, не подлежащих восстановлению Ли-2 и ставим на те, которые еще могут летать. Нередки ведь были случаи, когда экипаж на израненной машине перетягивал через линию фронта, шел на вынужденную посадку. Если этот самолет удавалось вернуть в строй — возвращали, если нет — снимали все, что могло пойти в запас. Теперь черпаем из него многое из того, что нужно для восстановительного ремонта. Так было под Сталинградом, на Курской дуге, под Ленинградом — всю войну.

Все чаще приходится брать на себя ответственность за ремонт двигателей. Силовые установки наиболее уязвимые механизмы на Ли-2. Заменяя в полевых условиях отказавшие, выбывшие из строя узлы и детали двигателей, мы, конечно же, шли на риск. А как без него обойдешься, если другого выхода нет?

Сколько раз приходилось видеть, как готовят авиатехники к боевым вылетам самолеты, готовить их самому. Всем своим существом уходит авиатехник в работу. Машина в его памяти, воображении — вся целиком, с тысячами деталей, механизмов,

узлов креплений, приборов, тяг. Нужно представить себе их работу на разных режимах, под нагрузками и при перегрузках во всех вероятных и невероятных, но возможных во время боя положениях самолета, просто представить себе согласованную работу тысяч деталей, но знать, помнить, сколько прослужила та или иная, что на машине стоит после ремонта, а что дорабатывает свои последние часы в небе… Готовишь машину к боевому вылету, остается час, полчаса, десять минут. И чем ближе тот миг, когда она оторвется от земли, тем тяжелее ложится на душу груз ответственности за нее и те жизни, что несет она в себе. Забыл, выпустил из памяти что-то — жди беды. А авиатехник ведь тоже человек, и ничто человеческое ему не чуждо. Хлещут ветры, донимают морозы, палит жара, заболел, поранился, не спал несколько суток — все не в счет. Машину должен выпустить в небо в абсолютном порядке. Она уходит — и остается в тебе тревогой, ожиданием, страхами беспричинными — вдруг ни с того ни с сего взбредет в голову, что упустил что-то из виду, не доделал то, что должен был сделать на борту. И только когда она вернется, станет на место, когда стихнет шум винтов, выйдет экипаж и командир, хлопнув тебя по плечу, скажет: «Спасибо! Все работает, как часы!» — только тогда можешь вздохнуть спокойно. Только в этот миг, когда два самолета — тот, что в памяти, и вот этот, на стоянке, сольются в единое целое, огромная тяжесть спадает с души.

Плывут мысли, плывут. О доме, о работе, о войне. О том, что близится новый, 1945 год. Что принесет он нам?

Утром 24 декабря над аэродромом висит сплошная низкая облачность. Небольшой морозец прихватил лужи. Идет едва заметный мелкий снег. Полк замер в строю. Сегодня у нас торжественный день — вручение гвардейского знамени. Вот оно — в руках члена Военного совета АДД генерал-полковника авиации Г. Г. Гурьянова. Легкий ветер чуть заметно колышет алый шелк.

— По-о-олк!

Мы преклоняем колени. И звучат над аэродромом слова грозной клятвы:

— Мы клянемся с честью пронести по полям сражений боевое красное гвардейское знамя.

— Мы клянемся всемерно крепить воинскую дисциплину и организованность, беспрекословно выполнять приказы командиров, быть достойными во всем наших авиаторов, погибших смертью героев!

— Мы клянемся во имя чести гвардии, во имя священной Родины, ее свободы и независимости драться с врагом, не щадя

ни сил, ни самой жизни.

— Мы клянемся до конца своей жизни быть беззаветно преданными нашей любимой матери-Родине, большевистской партии, в боях с немецко-фашистскими захватчиками умножить славу великого русского народа, беспощадно расправляться с трусами, паникерами и изменниками Родины, свято хранить героические традиции.

— Клянемся! Клянемся! Клянемся!

Знамя плывет вдоль строя. Гвардейское знамя! Порывы ветра развевают его, и с алого шелка на нас смотрит великий Ленин. Отметить бы это знаменательное событие хорошим ударом по врагу!

Однако все наши желания разбиваются о метеосводки. Погоды летной нет. В ожидании боевой работы промелькнул праздник встречи Нового года, первые его недели. По многочисленным малозначащим признакам определяем — скоро наступление.

И вот, наконец, 15 января боевой вылет! Получен приказ нанести бомбовый удар по станции Инстербург. Обхожу свои Ли-2. Все они в полной готовности и будто рвутся в небо. Облачность поднимается, сквозь разрывы выглядывают звезды. Экипажи прибывают раньше обычного. Летчики, штурманы, воздушные стрелки, радисты, борттехники с утра на самолетах. Стосковавшись по полетам, дружно помогают вооруженцам нашей 2-й эскадрильи М. К. Краснову и Н. И. Сазонову подвешивать бомбы, загружать их в самолеты. Аня Цуркан и Аня Востенина ввертывают взрыватели, ставят на ветрянки «контровки», укладывают патронные ленты. Ночь предстоит напряженная, погоду метеорологи предсказывают отличную, так что без дела не останется ни один экипаж, в том числе и из пополнения.

Иду вдоль стоянок. Луч фонаря скользит по двигателям — нет ли где подтеков масла или горючего, по крыльям, элеронам, стабилизаторам. Выхватывает из темноты то механика Н. В. Титова, стоящего на крыле с заправочным пистолетом, то моториста Г. В Ляпунова, очищающего иней с хвостового оперения, то техника В. В. Сидорова, который вместе с И. И. Ковалевым заканчивает проверку спецоборудования.

Подъехал на «виллисе» Б. П. Осипчук. Поздоровался с экипажами, с техниками, мотористами. Выслушал доклады командиров кораблей. Зеленая ракета над КП с шипением чертит дугу. Пора! Взревели двигатели. Серебристые в лучах прожекторов Ли-2 гонят вихри снега, разбегаются и исчезают в темноте. Ушли.

— Пойдем домой, — выныривает из темноты Милюков — Ты

ужинал сегодня?

— Не ужинал. Забыл.

— Я тоже не ужинал. На повара обиделся.

— За что? — удивился я.

— Обругал его вчера, что чай несладкий, а он обвинил меня в том, что сахар размешиваю не в ту сторону…

В нашу землянку набивается столько людей, что «люстра» — светильник из гильзы снаряда — начинает немилосердно коптить и мигать. Кто-то сушит сапоги у печки, начинаются воспоминания, разговоры, рассказы, на авиажаргоне очень точно названные «пилотированием».

Но вот то один, то другой все чаще поглядывает на часы, разговоры понемногу стихают. Начинают тянуться к курткам, шапкам, рукавицам… Иду и я к стоянкам самолетов. Машины одна за другой заходят на посадку. Одна, две, три, четыре… Все! Напряжение спадает.

За 50 минут на цель сброшено 56 фугасных бомб, 175 мелких осколочных, 120 зажигательных, отмечено 6 крупных пожаров, на складах — взрывы зеленого цвета.

— Отличное начало в новом году, — подвел итог Осипчук. — Если так работать будем, победу долго ждать не заставим.

Да, мы рвемся к ней всей душой, всем сердцем. Каждый самолето-вылет — шаг к победе, каждая бомба, легшая в цель, — еще один шаг. В январе, феврале, марте полк наращивал мощность ударов по самым разным объектам Восточной Пруссии. Бомбим Кенигсберг, отлично укрепленный, неприступный оборонительный пункт врага. Совершаем налеты на Данциг, Гдыню. С 20 марта фашистское командование начало эвакуацию своих войск через порт Пиллау. Бомбим корабли, подходы к порту. Меньше чем за три месяца на головы фашистов только в районе Кенигсберга полк сбросил 430 бомб весом в 250 и 500 килограммов, не считая более мелких.

С приходом весны все явственнее ощущается близость победы. Жадно ловим сводки с других фронтов. Свежий теплый ветер уничтожает последние бастионы зимы. Солнце все чаще прорывается сквозь месиво туч, небо набухает густой весенней синевой.

Аэродром раскис. На ВПП весело блестят лужи. К вечеру подмораживает, затягивает их коркой льда, который ночью крепнет, набирает силу. Самолеты, взлетающие последними, вздымают фонтаны снежно-ледяных, перемешанных с грязью брызг. Куски льда, сорванные воздушными потоками, бьют по хвостовому оперению, оставляют вмятины на стабилизаторе, обшивке рулей, секут лопасти винтов, добавляя нам забот.

Работаем круглосуточно. Усталости нет, она превратилась в тупую ноющую боль во всем теле. Мы держимся. Металл не выдерживает. Ли-2 лейтенанта В. Т. Шевчука из 3-й эскадрильи вынужден вернуться домой, сбросив бомбы на «невзрыве». Из-за разрушения втулки главного шатуна вышел из строя двигатель. Около двадцати часов ушло на замену силовой установки.

19 марта в составе экипажа А. В. Сорокина под вечер вылетаю на разведку. Солнце клонится к западу, золотит редкие облачка.

— Подходим к порту Пиллау, — прозвучал по СПУ голос штурмана В. К. Буховца. И вдруг изумленное:

— Глядите, беженцы…

Серой лентой лился в порт поток: телеги, женщины, скот, дети… Они спешили. И мне вспомнился сорок первый год, полоснул болью.

Когда закончился полет, в разговоре вернулись к тому, что видели, — к судьбе людей, которых война сгоняет с насиженных мест, заставляет уходить неведомо куда в поисках тихого, безопасного места. Кто-то бросил:

— Что их жалеть? Фашисты наших жен, детей жалели?!

Тишина висит над аэродромом, лишь звенит в овражке ручей. Мы молчим. Вопрос непростой, он мучит всех. У каждого своя ненависть, свое горе, принесенное в жизнь войной, фашистами. Я вспомнил слезы жены, когда она рассказывала, как пьяный немецкий офицер, поселившийся в хате, гонялся по всему огороду за моей маленькой дочерью, хотел застрелить… Но почему-то думал не о нем — зверь он и есть зверь, — а о дочери. О том, что она пережила в те минуты… Смогу ли я не то что застрелить — напугать ребенка? Нет, не смогу!.. Молчание нарушил Милюков:

— С бабами да ребятишками мы воевать не будем. Фашистов давить надо до последнего, а с детьми — шалишь… Им фашизм, кроме горя, тоже ничего не дал. Освободим их, вырастут, новую жизнь строить будут.

— Хорошо мыслишь, Василий Милюков, — поддержал его заместитель командира полка по политчасти подполковник А. Г. Павлов. Он подошел, когда разгорелся спор. — Негоже советскому человеку на один аршин себя с гитлеровцем мерить. Да и не сможем мы руку на детей, на женщин поднять. Не так воспитаны. А ненависть у нас не против народа немецкого — против фашизма. Об этом надо помнить и не ошибаться в своих размышлениях. Время сейчас такое, что события разворачиваются быстро, чреваты многими смертями. О ценности человеческой жизни надо помнить всем и всегда. А сейчас уже и победа рядом…

Да, она рядом. Мы чувствуем ее дыхание. В воздухе меньше

стало вражеских истребителей. Но фашисты сопротивляются с отчаянностью обреченных. А мы изо всех сил торопимся к победе.

Талые воды затапливают землянки, всплывают скромные пожитки мотористов и техников. За самолетными стоянками разлилось большое озеро. Так же, как дома, у моей деревни Лыково, летают крикливые чибисы. Мысли о доме приходят тем чаще, чем дальше уходит от него война.

В начале апреля и полк должен двинуться за ней. Фронт далеко впереди. Получен приказ о перебазировании на полевой аэродром около села Кренги на правобережье Буга, в полусотне километров от Варшавы. Непростое это дело — перелет полка. Особенно теперь, когда он на две трети состоит из новичков. Большинство тех, кто добывал ему славу гвардейского, или ушли с повышением в другие части, или погибли. С грустью перебираю фамилии, имена ребят, с чьей смертью не может смириться ни память, ни сердце. Только в боях на Ленинградском и Белорусском фронтах пали смертью храбрых двенадцать моих товарищей, перешедших из наземной авиационно-технической службы в бортмеханики.

Погиб в экипаже В. К. Егорова Вася Соколов, неторопливый, основательный в деле парень. Был мотористом, механиком. Его трудолюбие и знание Ли-2 оценили, доверили работу в небе. Комсомолец с сорокового года, он успел совершить 85 боевых вылетов. После бомбежки карательных войск, брошенных против партизан Сураж-Витебского соединения, Ли-2 был сбит истребителем.

Сгорел в небе вместе с экипажем Ф. В. Спицина Коля Григорьев. Его судьба во многом была сходна с судьбой Соколова. Ушла похоронка в Молчановский сельсовет Калининской области.

В двадцать три года не вернулся с задания, разделив судьбу экипажа старшего лейтенанта Б. В. Бурканенко, Коля Казаков из деревни Шпунта на Смоленщине. Тоже был мотористом, механиком. Его умелые руки обеспечивали исправность Ли-2, уходившего в небо. 79 боевых вылетов, уже в качестве бортмеханика, совершил он сам.

Погиб Андриан Пряников, коммунист, считавший своим долгом быть первым там, где особенно трудно. Он успевал и свою машину держать в образцовом порядке, и другим помогать, тем, кто помоложе, у кого опыта и знаний поменьше…

Ушли ребята в небо и не вернутся никогда. А кто их заменил? Мальчишки восемнадцати-девятнадцати лет, из тех, кто успел повоевать в наземных войсках, получить ранение, отлежаться в госпиталях. Их прислали в начале марта мотористами. Помыть

машину, вытереть на ней пыль — все, что они могут.

Устало, понимающе смотрел на нас старший инженер полка Н. С. Фомин, когда ранним утром ставил задачу старшим техникам отрядов, инженерам эскадрилий подготовить матчасть к перебазированию. И совсем не приказом звучали его слова:

— За нас никто работу не сделает. Надо закатать рукава, самый сложный и трудный ремонт взять на себя. Понимаю, что тяжело вести контроль за подготовкой Ли-2 и самим быть в деле, но иного выхода нет. Фронт надо догонять.

До поздней ночи тускло светились переноски на стоянках, позвякивали ключи. Но войну мы догнали, в назначенный срок перелетев в Кренги.

Утром шестого апреля инженер эскадрильи П. А. Коробов и я спешили в штаб полка, чтобы решить проблемы, которые всегда возникают на попом месте. Едва вошли, раздался телефонный звонок. Трубку поднял Б. П. Осипчук. Из разговора поняли, что звонит командир авиадивизии генерал-майор В. И. Картаков, Видимо, то, что услышал наш командир нолю», не очень его обрадовало. Осипчук положил трубку, долго молчал. Мы напряженно ждали.

— Завтра будем бомбить Кенигсберг днем, — произнес наконец он. В его голосе я уловил горечь. — Похоже, без сопровождения пойдем.

Мы никогда не наносили удара днем. Тихоходным, плохо вооруженным Ли-2 ночь была защитницей. А днем?! Неужели нас отдают врагу в качестве легкой добычи?

Однако незадолго до вылета получили уточнение. Кенигсберг полетят бомбить около 250 бомбардировщиков фронтовой авиации и более 500 — из АДД. Прикрывать удар будут больше 100 истребителей. До подхода наших самолетов к городу-крепости штурмовики и бомбардировщики нанесут удары по основным аэродромам фашистов, чтобы подавить истребительную авиацию.

В подобных операциях полку участвовать еще не приходилось. Бомбовую нагрузку взяли максимальную: по четыре двухсотпятидесятикилограммовые фугаски подвешены под самолет, пятьсот килограммов малокалиберных бомб в ящиках ждут своего часа в грузовых кабинах. Взревели двигатели. Резкий их рев заполнил, кажется, весь мир. Тяжело переваливаясь, Ли-2 выруливают на старт и уходят в небо.

Трое суток пробивали наши войска путь к крепости. И все это время мы работали без сна и отдыха. Девизом полка стали слова: «Не выпустим из Восточной Пруссии ни одного гитлеровца!» Вылеты следовали один за другим. Менялись цели, удаленность

их, защищенность средствами ПВО, а мир внизу, казалось, превратился в один сплошной пожар, затянутый разноцветными дымами.

9 апреля утром в составе экипажа старшего лейтенанта К. П. Павлова я вновь занимаю свое уже ставшее привычным место бортмеханика в пилотской кабине, Летим на разведку. Моторы тянут сильно, ровно. Высоту 1200 метров набираем в считанные минуты. Штурман В. А. Алисов записывает в журнал метеоданные, которые радист каждые 10 минут передает на КП полка. Плывут внизу фольварки, черепичные крыши, дороги, залитые весенними дождями… Внезапно по СПУ раздается голос Павлова:

— Экипаж! Кенигсберг взят!

Сердце дрогнуло от радости. Значит, отсюда уйдем живыми. Мы пролетели над окраинами города. Зенитки молчат. Сплошной дым, в котором кое-где копошатся языки пламени, застилает крепость, порт. С Балтийского моря идет туман. Надо возвращаться. Что ж, еще одна страница войны перевернута. Курс — на запад!

Теперь мы поддерживаем войска 1-го Белорусского фронта, ведущие бои на Берлинском направлении. Получена команда готовиться к выполнению особо важного задания. Весь личный состав полка собран на стоянках самолетов. Авиационные специалисты одной эскадрильи ведут осмотр машин другой. Все стремятся найти у соседей как можно больше недостатков. Свежим взглядом сделать это проще. Обнаруженные дефекты мелкие, но и они могут стать причиной отказа в небе приборов, радиооборудования, силовых установок.

Особую тревогу и у нас, технических специалистов, и у летного состава вызывают двигатели. На многих Ли-2 стоят моторы после первого, второго, а то и третьего ремонтов, с изношенной цилиндро-поршневой группой. Гарантийный ресурс большинства из них закончился, а новых нет. В душе живет совершенно ясное ощущение, что самолеты очень устали воевать, их силы на исходе.

16 апреля во второй половине ночи — боевой вылет. Похоже, тот самый, особый, к которому мы столь тщательно готовились. Небо дрожит от рева бомбардировщиков. Сотни их, невидимые, грозные, идут над нами на запад. Зеленая ракета чертит свой привычный след. Пора! Полк поднимается в воздух.

Летим на Зееловские высоты!

Ли-2 подрагивает на воздушных ухабах, входит в коридор, созданный прожекторами наведения, указующий цель. Вспышки выстрелов артиллерийских орудий внизу под нами становятся все

чаще.

— На боевом! — кричит штурман.

И вдруг ночь словно раскололась! Свет яркий, режущий, невиданной мощи, затопил весь передний край врага. Мы не сразу поняли, что это одновременно включились десятки зенитных прожекторов, чтобы слепить противника. А вслед за валом света на позиции фашистов накатил вал огня. Ударили «катюши», пушки, минометы, сотни бомбардировщиков обрушили вниз тысячи бомб… В ночном небе было тесно, а внизу бушевал огненный смерч, В раскрытую грузовую дверь я столкнул ящики с малокалиберными бомбами.

Возмездие… Вот оно и пришло сюда, на землю Германии, под стены Берлина. Ничто теперь уже не сможет спасти фашизм. Это я сейчас понял с особой остротой.

Едва вернулись на аэродром, как пришло новое распоряжение — подготовить к вылету все исправные самолеты, личному составу полка быть неотлучно на летном поле. В сумерках — старт. Двадцать восемь Ли-2 взяли курс на Монхенберг. Бомбим живую силу и технику фашистов, облегчая нашим наземным войскам дорогу в логово Гитлера.

Четыре дня слились в один нескончаемый ряд взлетов, посадок, бомбежек, работы на разных машинах, где нужны были опытные и знающие руки.

20 апреля на заре грозовые тучи затянули небо. Я с удивленном вспомнил, что и природе существует не только грохот битвы и рев моторов, но и гром, дождь, запах сырой земли, Весь день с небольшими перерывами густые плети воды хлестали по крышам, стеклам, фюзеляжам, сбивали последние жухлые лепестки с отцветших яблонь. А вечером тяжело груженные Ли-2 медленно и долго разбегались, отрывались от раскисшей земли и уходили к цели — Берлину. Вместе с ветеранами полка их вели и летчики из недавнего пополнения: Петр Барыков, Константин Кузнецов, Анатолий Кирпичев, Дмитрий Матвеев, Имасутдин Зайнутдинов, Владимир Клычников, Владимир Ялин.

— Несправедливо это, — задумчиво сказал Кузьма Родин, глядя, как улетает полк к столице Германии. — Великая честь войну завершать, а выпала она пацанам. На Берлин должны были бы лететь те, кого мы под Сталинградом оставили, под Курском… А этим — не успели в полк прийти, летать научиться — Берлин подали.

— Не прав ты, Кузьма, — осадил друга Василий Милюков. — Тех, кто головы сложил, не вернешь. А мальчишки? Ну как собьют кого на самом пороге мира…

Предельно изношенные машины, перешагнувшие все

мыслимые гарантийные ресурсы, должны были снова и снова лететь в бой. Рисковали мы, техники, выпуская их в полет, рисковали экипажи. На самолете капитана М. К. Аджбы над линией фронта началась сильная тряска двигателя. Пришлось сбрасывать бомбы на передний край фашистов в Янефельде и на одном моторе тянуть домой.

Над озером вышел из строя двигатель на Ли-2 капитана П. И. Фурцева. Выключили его, но при повышенном режиме работы перегрелся второй, начала падать его мощность. Вынужденная посадка. Ее же пришлось совершать лейтенанту Виктору Куприянову, младшему лейтенанту Константину Гудику.

Меняем двигатели, поршневые кольца, цилиндры, маслорадиаторы, вновь и вновь возвращаем машины в строй. Быстрее бы конец! Уже идут уличные бои в Берлине, уже мы бомбим его районы, совершаем налеты на порт Свинемюнде, откуда гитлеровцы пытаются эвакуироваться из Германии, и ясно, что нет смысла в том, что льется кровь и гибнут люди, — война фашизмом проиграна вчистую. Но такова его природа — даже погибая, нести смерть.

Прожито 1 Мая. Этот день стал для нас праздником вдвойне. За образцовое выполнение боевых заданий на фронтах борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество летчики, штурманы, радисты, борттехники, стрелки, авиатехники полка были награждены государственными наградами. На моей гимнастерке сверкает новый орден Отечественной войны. Но радоваться ему некогда.

В ночь на 2 мая полк во главе с экипажем-лидером Героя Советского Союза Н. И. Рыбина, штурманом Н. Ф. Абрамовым, радистом Н. Е. Полянцевым, стрелком М. Н. Стародубовым и бортовым техником Л. И. Орловым наносит третий массированный удар по Свинемюнде, где в порту загружаются суда, на которых надеются спасти свои шкуры, уйти от справедливого возмездия тысячи тех, кто прошел по нашей земле огнем и мечом. Черта с два вы уйдете! Отбомбились настолько удачно, что на следующий день об этом сообщило Совинформбюро.

Пал Берлин. Мы узнали об этом на аэродроме, готовя машины к вылету на бомбежку портов Либава и Виндава. Войне — конец. Это понимают все. Напряжение достигает высших пределов. Умирать не хочется. Под Сталинградом, на Курской дуге, под Ленинградом смерть считалась обыденным явлением. Все были равны перед ней. И все были к ней готовы. Теперь же, когда до победы остались считанные дни, смерть вновь обретает свой чудовищный, противоестественный смысл. Она — враг

жизни. А жить очень хочется, ведь мы совсем еще молодые. И умереть на пороге будущего, ради которого пришлось перенести столько страданий, пролить столько крови?! Нет!

6, 7, 8 мая… Полк в полной боевой готовности. Экипажи, инженеры, техники неотлучно находятся у самолетов. Один за другим приходят приказы на вылет, а когда наступает назначенное время, отменяются. Почти не спим. Жизнь внешне идет своим обычным чередом, но что-то неуловимо изменилось в каждом из нас. Все ждут победы. Это ожидание изматывает. Ведь еще идут бои, где-то гибнут такие же ребята, как мы. Может быть, судьба отвернется и от кого-то из нас. От кого?

Время ползет медленно и тягуче.

Вечером 8 мая тихие, теплые сумерки заволокли аэродром. Над озером у леса сгущался туман. На траву легла роса. За самолетными стоянками щелкнул, запел соловей. Со свистом разрезая крыльями воздух, пронеслась стая диких уток.

Я сидел под сосной, слушая звуки жизни, смотрел на багровый закат. Думать ни о чем не хотелось.

— А я тебя ищу, — сказал, подходя, старший техник Кирилл Кольга. — Приказ слышал?

— Летим?

— Нет. Приказано закрыть самолеты, выставить охрану, всем свободным техникам и мотористам отдыхать.

— Лучше бы лететь. Изматывает это безделье.

— Изматывает… Пойдем на ужин.

Уснул перед рассветом, но встал, как всегда, очень рано. Быстро умылся ключевой водой, оделся и пошел на аэродром, к самолетам. Солнце золотило вершины сосен. И вдруг я услышал стрельбу. «Немцы! — обожгла мысль. — Из недобитых, что бродят по лесам».

Я бросился вперед, на бегу вытащил пистолет. И замер, увидев аэродром. Грохот стоял над ним. Трассирующие пулеметные нити расшивали голубое небо, в вышине рассыпались ракеты, сухие пистолетные выстрелы тонули в рокоте автоматных очередей. Стреляли радисты, мотористы палили из всех видов самолетного и личного оружия, обнимались, швыряли вверх пилотки, шлемофоны…

Победа? Победа! Победа!!! У меня подкосились ноги. Опершись о ствол березы, я сполз на землю. Неужели дожил? Горло перехватил спазм, мир вокруг затуманился.

Я махнул рукавом по глазам — слезы! Впервые за всю войну. Меня обнимали, я обнимал кого-то, кричал «ура!», бросал вверх фуражку, смеялся, и слово «Победа» пьянило сильнее любого вина. Казалось, в душе каждого из нас рухнула какая-то плотина,

которая 1418 дней и ночей сдерживала радость, смех, восторг. Теперь они вырвались из плена, и нет на земле людей счастливей, чем мы.

В полдень состоялось торжественное построение полка. Он застыл перед знаменем, с которым прошел долгий, трудный путь от Москвы до Берлина. Плечом к плечу стояли летчики, штурманы, техники, вооруженцы, стрелки-радисты…

Стоял полк. Один из многих. Честно выполнивший долг перед Родиной. И незримо рядом с нами в строю гвардейского бомбардировочного авиационного Краснознаменного Керченского полка стояли все 237 авиаторов, отдавших жизнь за то, чтобы этот день пришел. День Победы!

Вот и все. Под Великой Отечественной войной подведена черта. Закончилась нечеловеческая тяжелая работа. В ходе ее полк произвел 7560 боевых самолето-вылетов, из них днем — 1303, ночью — 6257, налетав при этом 23 986 часов. И них днем — 3360, ночью — 20626. Сброшено на голову врага 114958 бомб общим весом 6184 тонны. Партизанским отрядам доставлено боеприпасов 57,6 тонны, продовольствия — 61,5 тонны. С воздуха им выброшено 467 человек, вооружения — 6,3 тонны, спецгруза — 67,4 тонны, агитлистовок — 1 миллион 667 тысяч.

При выполнении десантных операций десантирован 1061 человек, сброшено грузов 33 тонны.

Действующим частям Красной Армии, находившимся во временном окружении, а также частям, атаковавшим врага, доставлено: боеприпасов — 318 тонн, горючего — 599 тонн, продовольствия — 261 тонна, прочих грузов — около 5 тонн, личного состава — 2036 человек.

Обратными рейсами вывезено: от партизан раненых — 145 человек, сотни детей, личного состава — 74 человека. С линии фронта: раненых-5981 человек, груза — 39 тонн.

Ратным трудом авиационных инженеров, техников, механиков была обеспечена постоянная готовность и безотказность работы материальной части полка в каждом из боевых вылетов и восстановлено полевым ремонтом самолетов Ли-2–588, моторов АШ-62ИР — 666.

На аэродром, на самолетные стоянки ложились золотистые сумерки. Я подошел к самолету-фотографу Алексея Смирнова, потом к машине Александра Щуровского. Облупившаяся краска, заплаты в местах пробоин, вмятины от осколков, потеки масла на левом двигателе. Поршневые кольца надо менять, машинально отметил я. Не дай бог за линией фронта… И вдруг спохватился — нет теперь линии фронта. Нет. Надо отвыкать от многих понятий, въевшихся в плоть и кровь. Я открыл дверь, зашел в кабину.

Пристегнул брезентовый ремень, сел. Тихо. Застыли стрелки приборов, молчат моторы. Спасибо за все, дорогой мой. Ты долетел до Победы, а 56 твоих собратьев сгорели в небе, разбились, взорвались. Помянем их.

Отшлифованные ладонями летчиков, застыли штурвалы. Я положил руки на рычаги секторов газа. И совершенно ясно вдруг услышал, как самолет вздохнул…

notes

Примечания

1

БАО — батальон аэродромного обслуживания

2

ФАБ-250 — фугасная авиационная бомба, 250 килограмм, предназначенная для поражения военно-промышленных сооружений, мостов, складов, морских транспортов и т. д. Фугасные бомбы поражают цель ударным действием и ударно-взрывной волной

3

САБ-100 — светящая авиационная бомба, 100 килограмм. Используется для освещения местности с целью обеспечения прицельного бомбометания и визуальной авиаразведки в ночных условиях